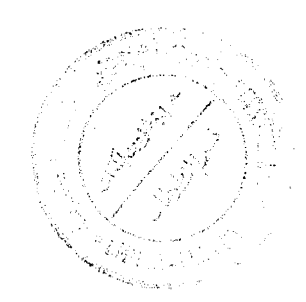
المملكة العربية السعودية
وزارة التعليم العالي
جامعة أم القرى / كلية التربية
قسم الإدارة التربوية والتخطيط



التخطيط لاستراتيجيات إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية

إعداد الطالب :
محمد بن حامد بن سعد الثبيتي
الرقم الجامعي : ٤٢٢٨٠١٧١

إشراف الدكتور :
محمد بن معيض الوذيناني
أستاذ الإدارة التربوية والتخطيط المساعد

دراسة مقدمة إلى قسم الإدارة التربوية والتخطيط في كلية التربية – جامعة أم القرى
متطلب تكميلي لنيل درجة الماجستير في الإدارة التربوية والتخطيط

١٤٢٦ هـ - ٢٠٠٥ م

بسم الله الرحمن الرحيم

قال تعالى :

((وَجَعَلْنَا بَيْنَهُمْ وَبَيْنَ ٱلْقُرَى ٱلَّتِى بَٰرَكْنَا فِيهَا قُرًى ظَٰهِرَةً وَقَدَّرْنَا فِيهَا ٱلسَّيْرَ ۖ سِيرُوا۟ فِيهَا لَيَالِىَ وَأَيَّامًا ءَامِنِينَ))

{ سورة سبأ ، الآية ١٨ }

قال تعالى :

((وَأَنفِقُوا۟ فِى سَبِيلِ ٱللَّهِ وَلَا تُلْقُوا۟ بِأَيْدِيكُمْ إِلَى ٱلتَّهْلُكَةِ ۛ وَأَحْسِنُوٓا۟ ۛ إِنَّ ٱللَّهَ يُحِبُّ ٱلْمُحْسِنِينَ))

{ سورة البقرة ، الآية ١٩٥ }

قال تعالى :

((وَلَا تَقْتُلُوٓا۟ أَنفُسَكُمْ ۚ إِنَّ ٱللَّهَ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا))

{ سورة النساء ، الآية ٢٩ }

قال تعالى :

((وَلَا تَقْتُلُوا۟ ٱلنَّفْسَ ٱلَّتِى حَرَّمَ ٱللَّهُ إِلَّا بِٱلْحَقِّ ۚ))

{ سورة الأنعام ، الآية ١٥١ }

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم :

((الإيمان بضع وسبعون شعبة . أفضلها ، قول لا إله إلا الله وأدناها : إماطة الأذى عن الطريق . والحياة شعبةٌ من الإيمان))

{ رواه مسلم ، كتاب الإيمان ، ح ٣٥ }

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم :

((المسلمُ : من سلم المسلمون من لسانه ويدِهِ))

{ رواه مسلم ، كتاب الإيمان ، ح ٤٢ }

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم :

((لا ضَـــــــرَرَ ولا ضِـــــــرَارَ))

{ رواه ابن ماجه ، كتاب الأحكام ، ح ٢٣٤١ }

((ملخص الدراسة))

عنوان الرسالة : التخطيط لاستراتيجيات إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية .

الباحث : محمد بن حامد بن سعد الثبيتي .

الدرجة : الماجستير .

تناولت هذه الدراسة التخطيط لواقع وأهمية استراتيجيات إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية .
حيث هدفت إلى التعرف عن درجة الممارسة المتبعة والكشف عن تخطيط لدرجة الأهمية للاستراتيجيات الممكنة لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية . واستخدم الباحث المنهج الوصفي التحليلي .
وقد تم جمع بيانات الدراسة من خلال إعداد استبانة اشتملت على معلومات أولية و٤٦ عبارة لدرجة الممارسة وأخرى ٤٦ لدرجة الأهمية وسؤال عن ارتكاب المخالفات المرورية وسؤال عن أولويات ترتيب تطبيق العقوبات . وقد طبقت هذه الدراسة على عدد من الضباط ، والأفراد ، والسائقين في مدينة مكة المكرمة ومدينة جدة ومدينة الطائف . وقد استخدم الباحث الحاسب الآلي من خلال برنامج (SPSS) ، للإجابة على أسئلة الدراسة وذلك من خلال التكرارات والنسب المئوية والمتوسط الحسابي والانحراف المعياري وتحليل التباين الأحادي واختبار (ت) T.TEST لتحليل بيانات ومعلومات الدراسة .

وتوصلت الدراسة إلى عدة نتائج من أهمها :

- بُعد التوعية : فمتوسط واقع الممارسة لهذا البُعد (٢,٥٣) أي أن ممارسة إدارات المرور منخفضة ، ودرجة الأهمية (٤,٠٤) أي أن أهميتها عالية .
- بُعد البرامج التعليمية : فمتوسط واقع الممارسة لهذا البُعد (٢,٢٥) ، أي أن ممارسة إدارات المرور منخفضة ، ودرجة الأهمية (٤,١٢) أي أن أهميتها عالية .
- بُعد التأهيل : فمتوسط درجة الممارسة لهذا البُعد (٢,٣٨) ، أي أن ممارسة إدارات المرور منخفضة ، ودرجة الأهمية (٤,١٩) أي أن أهميتها عالية .
- بُعد العقوبات : فمتوسط درجة الممارسة لهذا البُعد (٢,٣٨) ، أي أن ممارسة إدارات المرور منخفضة ، ودرجة الأهمية (٤,١٩) أي أن أهميتها عالية .
- ولدلالة الفروق بين متوسطات استجابات عينة الدراسة لدرجة الممارسة ودرجة الأهمية لإدارات المرور وجد أن هناك فروق ذات دالة إحصائيا لاستجابات عينة الدراسة لدرجة الممارسة ودرجة الأهمية لجميع أبعاد الدراسة.

وعلى ضوء النتائج يوصي الباحث بعدد من التوصيات والمقترحات منها :

- الاستمرار في تبني حملات مرورية عامة ومستمرة ومكثفة يشترك فيها كلا من الأسرة والمدرسة وجميع المؤسسات الحكومية والقطاع الخاص .
- قيام إدارات التعليم العام والجامعي بتدريس مادة السلامة المرورية في المرحلة الثانوية والجامعية لبناء جيل واع ومدرك مرورياً .
- يوصي الباحث بتطبيق العقوبات على المخالفين بأولويات : المرتبة الأولى : سحب رخصة القيادة تدريجياً ، المرتبة الثانية : أعادة التأهيل للسائق الخطرين بدورات تدريبية في فن القيادة السليمة ، المرتبة الثالثة : حجز المركبة " السيارة " ، المرتبة الرابعة : التوقيف للمخالف ، المرتبة الخامسة : الغرامة المالية . أي تعتبر هي القصوى للعقوبات .
- تبني وضع فترة زمنية كحد أقصى لتسديد المخالفة ويتم فرض غرامات تأخير في حالة عدم الالتزام بالمدة المحددة ، أو رفع قيمة المخالفة في حالة تأخير السداد .
- يوصي بتبني إنشاء إدارة أو شعبة للإعلام المروري ولها فروع موزعة في مناطق المملكة تساهم في أعداد البرامج الوقائية كالتوعية ومتطلبات البرامج المرورية والتأهيل ، وكذلك أعداد الدراسات ذات العلاقة بالسلامة المرورية ، وتعتبر الجهة المسئولة عن بث الوعي المروري وتنميته لدى عموم أفراد المجتمع .
- يوصي الباحث بأجراء دراسة مماثلة لهذه الدراسة لباقي مناطق المملكة العربية السعودية ، ودراسة توضح دور إدارات التعليم في تنمية الوعي المروري ، ودراسة عن نظام العقوبات للمخالفات المرورية .

الباحث

محمد بن حامد بن سعد الثبيتي

((Thesis Abstract))

Title : Planning for Traffic Administration Strategies to Confront Traffic Violations.
Researcher : Mohammad Ibn Hamed Ibn saad Al – Thobaiti .
Degree : Master .

This study deals with planning for reality and importance of preventive and remedial strategies of Traffic Administration to confront traffic violations from the viewpoints of traffic officers and enlisted men as well as vehicles' drivers in Makkah, Jeddah and Taif cities.

The study aims at knowing the degree of practices followed by the Traffic Administrations regarding the preventive and remedial traffic strategies to confront traffic violations and disclosing the importance of such strategies. The researcher used the descriptive analytic method in this study.

The study consists of five chapters as follows: chapter one is about the problem of the study. Chapter two covers the theoretical framework, including planning, strategies, traffic administrations, together with related literature review. Chapter three deals with the study procedures, where the researcher has used the questionnaire for data collection. He applied the questionnaire on (١٣٨٣) various members of the study population. Data were analyzed by using the (SPSS) program, in chapter four. Results and recommendations constitute chapter five.

Results :

- Low degree of traffic awareness practice by the Traffic Administrations, where the average for this aspect amounted to (٢,٥٣); versus high degree for the importance of traffic awareness, the average of which has amounted to (٤,٠٤).
- Low degree of presenting educational programs by the Traffic Administrations, where the average for this aspect amounted to (٢,٢٥); versus high degree for the importance of educational programs, the average of which has amounted to (٤,١٢).
- Low degree of practicing qualification by the Traffic Administrations, where the average for this aspect amounted to (٢,٣٨); versus high degree for the importance of qualification, the average of which has amounted to (٤,١٩).
- Low degree of application of punishments by the Traffic Administrations, where the average for this aspect amounted to (٢,٣٨); versus high degree for the importance of applying punishments, the average of which has amounted to (٤,١٩).
- Participants classified their opinions regarding application of punishments on violators as follows: First category: withdrawing the driving license gradually; second category: rehabilitation of frequent violating drivers through training courses in defensive deriving techniques; third category: withholding the vehicle ((car)); fourth category: detaining the violator; fifth category: Financial fine, i.e. the maximum punishment.

Recommendations and Proposals:

- To continue intensifying traffic awareness, education programs for drivers and continuous qualification for road users, including traffic men and vehicle drivers.
- To determine a maximum period for paying traffic fines, after which further delay fines should be applied, or raising the value of the fine in case of delaying payment.
- To establish an administration or department for traffic information with branches in different regions of the Kingdom, to participate in preparation of preventive programs, such as traffic awareness, requirements of traffic programs and qualification, as well as preparation of studies related to traffic safety. Such authority should be responsible for propagation of traffic awareness and its promotion among the general population members.

Researcher

Mohammad Ibn Hamed Ibn saad Al – Thobaiti

إهـــــداء

❁ إلى من أخذ بيدي وشجعني لطلب العلم والمعرفة فرفع يديه للسماء يدعو الله أن يعينني ويوفقني : **إلى والدي ووالدتي** العزيزين أطال الله في عمرهما في طاعته ، وألبسهما ثوب الصحة والعافية .

❁ إلى من وجهوني وساندوني ودعموني كثيراً، وأجدهم قريبين مني ، وبجانبي : أخوتي (**أبو راكان ، وأبو حامد ، وأم رهف ، وأحمد ، ورائد ، وريان ، وريم وشروق**).

❁ إلى من وقفت بجانبي فسهرت وتعبت ، وصبرت من أجلي : **زوجتي** الوفية المخلصة.

❁ إلى من شجعوني وأخذوا بيدي إلى شواطئ العلم والمعرفة : **جميع أقاربي وأرحامي** .

❁ إلى جميع **الزملاء والأصدقاء** الذين لقيت منهم كل دعم ومساندة طيلة أيام الدراسة .

❁ إلى كل **قائد مركبة** .

إلى هؤلاء جميعاً أهدي هذا الجهد المتواضع

داعيا الله سبحانه وتعالى أن ينفع به الجميع ، إنه سميعٌ مجيب .

الباحث

محمد بن حامد بن سعد الثبيتي

شكر وتقدير

أحمد الله حمداً يليق بجلاله وعظيم سلطانة ، فله الشكر والمنة والثناء الحسن ، أنعم علينا بنعم كثيرة لا تعد ولا تحصى ، قال تعـالى: ((وَقَالَ رَبِّ أَوْزِعْنِيٓ أَنْ أَشْكُرَ نِعْمَتَكَ ٱلَّتِيٓ أَنْعَمْتَ عَلَيَّ وَعَلَىٰ وَٰلِدَيَّ وَأَنْ أَعْمَلَ صَٰلِحًا تَرْضَىٰهُ وَأَدْخِلْنِي بِرَحْمَتِكَ فِي عِبَادِكَ ٱلصَّٰلِحِينَ)) سورة النمل / آية ١٩، وقال تعالى : ((وَإِذْ تَأَذَّنَ رَبُّكُمْ لَئِن شَكَرْتُمْ لَأَزِيدَنَّكُمْ وَلَئِن كَفَرْتُمْ إِنَّ عَذَابِي لَشَدِيدٌ)) سورة إبراهيم / آية ٧.

والصلاة والسلام على رسول الهدى ونور الدجى وأشرف الأنبياء والمرسلين سيدنا محمد صلى الله علية وآله وصحبه وسلم أجمعين، جاء في الحديث الذي أخرجه الترمذي عن أبي سعيد الخدري رضي الله عنه عن الرسول الله صلى الله علية وسلم قال (من لم يشكر الناس لم يشكر الله).

وعملاً بهذا التوجيه النبوي الكريم فإنني أتقدم بالشكر والعرفان لكل من ساهم وكان سببا – بعد توفيق الله – في أتمام هذه الدراسة ، وأخص بالشكر صاحب السمو الملكي الأمير نايف بن عبدالعزيز آل سعود ، وزير الداخلية ، وسمو نائبة صاحب السمو الملكي الأمير أحمد بن عبدالعزيز آل سعود ، وسمو مساعد وزير الداخلية للشئون الأمنية صاحب السمو الملكي الأمير محمد بن نايف بن عبدالعزيز آل سعود على دعمهم وتشجيعهم المتواصل واللامحدود ، وإلى كل طالب يريد أن ينفع نفسه ومجتمعة ووطنه ، فتجدهم حفظهم الله قد سهلوا له السبل ، وقدموا له كل ما يحتاجه من دعم مادي ومعنوي .

كما لا أنسى أن أنوه بجهود كل رجل عمل بصمت وضحى بالوقت والجهد لأداء الرسالة والأمانة والمسئولية الملقاة على عاتقهم لتؤدي جامعة أم القرى رسالتها على أكمل وجه . وعلى رأسهم معالي مدير الجامعة الأستاذ الدكتور / ناصر بن عبدالله الصالح ، وسعادة وكيل الجامعة الأستاذ الدكتور / هاشم بن بكر حريري ، وسعادة وكيل الجامعة للدراسات العليا الأستاذ الدكتور / محمد بن على بن فراج العقلي ، وسعادة عميد الدراسات العليا الأستاذ الدكتور / ثامر بن حمدان الحربي ، وسعادة عميد كلية التربية الدكتور / زهير بن أحمد الكاظمي ، وسعادة رئيس قسم الإدارة التربوية والتخطيط الدكتور / علي بن عبدالله الزهراني ، وإلى جميع أعضاء قسم الإدارة التربوية والتخطيط ، ومنسوبو معهد البحوث العلمية وإحياء التراث الإسلامي ، ومنسوبو مركز الحاسب الآلي . إلى هؤلاء أقدم شكري وتقديري .

كما أتقدم بالشكر سعادة مدير الأمن العام سابقاً الفريق أسعد بن عبدالكريم الفريح ، وسعادة مدير الأمن العام حالياً الفريق سعيد بن عبدالله القحطاني ، وسعادة العميد المتقاعد مشعل بن سالم الحازمي ، وسعادة مدير الإدارة العامة للمرور العميد فهد البشر ، وسعادة مدير مرور جدة العميد عبدالله العبيلان ، وسعادة مدير مرور العاصمة المقدسة العقيد أحمد بن ناشي العتيبي ، وسعادة مدير مرور الطائف العقيد مثيب بن غازي الدهاس ، الذين لم يبخلوا بأي توجيه ودعم ومساندة طيلة أيام الدراسة .

وكما لا يفوتني أن أشكر جميع الزملاء لما لقيته منهم من دعم وتشجيع ، وأخص بالشكر سعادة مساعد مدير الأمن العام لشئون الإمداد والتموين سابقاً العميد عبدالهادي بن حسن العرجاني ، سعادة مساعد مدير الأمن العام لشئون الإمداد والتموين الحالي اللواء عبدالعزيز بن عبدالله السجاء ، وسعادة مدير فرع شؤون الإمداد والتموين بمكة المكرمة المقدم سعيد بن صالح الغامدي ، كما أشكر عموم منسوبو شئون الإمداد والتموين ، ومنسوبو إدارة مرور مكة ، وجدة ، والطائف.

وأسأل الله سبحانه وتعالى في هذا المقام بمنة وكرمة أن يرحم لمن كان له الفضل والمنة والبذرة الحسنة ، ووضع النبتة على ارض خصبة في طريق العلم بعد الله سبحانه وتعالى إلى سعادة الدكتور جويبر بن ماطر الثبيتي رئيس قسم الإدارة التربوية والتخطيط سابقاً ، سائلا الله أن يوسع عليه قبره ويرحمه ويسكنه فسيح جناته .

وأتقدم بالشكر والعرفان لسعادة الدكتور / علي بن حامد الثبيتي عضو هيئة التدريس بكلية المعلمين بالطائف الذي ساعدني في تحكيم وتعديل الاستبانه ، كما أشكر سعادة الدكتور / ربيع بن سيد طه الذي قام بمساعدتي على تحليل ومراجعة البيانات الإحصائية ، والى كل من أعانني ووجهني وعلمني مسالك العلم . كما لا يفوتني أن أشكر محكمي الاستبانه على تعاونهم البناء أثناء تطبيق هذه الدراسة.

كما أتقدم بجزيل الشكر وعظيم الامتنان للمربي الفاضل سعادة الدكتور / محمد بن معيض الوذيناني المشرف على هذه الرسالة ، الذي لقيت منه كل دعم وتشجيع ومساندة وتوجيه فقد آزرني بتوجيهاته القيمة وإرشاداته الصائبة ، ومنحني كثيراً من وقته وجهده وعلمه ، مما كان له الأثر – بعد توفيق الله سبحانه – في إتمام هذه الدراسة ، وإخراجها لحيز الوجود ، وما أملك إلا الدعاء له ، فجزاه الله عني خير الجزاء ، وأمده الله في عمره ، وأحسن عمله وجعل ذلك في ميزان حسناته .

وأتوجه بالشكر والعرفان لسعادة الدكتور / زهير بن أحمد الكاظمي عميد كلية التربية بجامعة أم القرى ، وسعادة الدكتور / محمد بن عايد الدوسري عضو هيئة التدريس بقسم الإدارة التربوية والتخطيط لتكرمهما بقبول مناقشة هذه الدراسة ولإثرائها والارتقاء بها إلى المستوى العلمي المأمول .

وأسأل الله أن ينفع بعلمنا ويوفقنا جميعاً إلى ما يحبه ويرضاه ، وآخر دعوانا أن الحمد لله رب العالمين ، والصلاة والسلام على أشرف المرسلين محمد بن عبدالله وعلى آله وصحبة أجمعين.

الباحث

محمد بن حامد بن سعد الثبيتي

((محتويات البحث))

((فهرس الجداول))

((فهرس الأشكال))

((فهرس الملاحق))

الفصل الأول :-

الإطار العام للدراسة

- مقدمة الدراسة
- مشكلة الدراسة
- أسئلة الدراسة
- أهمية الدراسة
- أهداف الدراسة
- حدود الدراسة
- مصطلحات الدراسة

المقدمة :

مع تطور الحضارة الحديثة وثراء الحياة الإنسانية بما أنتجته هذه الحضارة من معدات وأدوات تكنولوجية متقدمة وما اقتضته التغيرات الاقتصادية والاجتماعية من تزايد حاجة الإنسان إلى الانتقال من مكان إلى آخر بسرعة ومرونة للسعي وراء مصالحه وتحقيق طموحاته التي لا تقف عند حد ، ونظراً للاستجابة الفورية من قبل المصانع المنتجة لكل أدوات هذه الحضارة بما فيها وسائل النقل بأنواعها ومع تعقد المصالح وتشابكها وتشابهها في كثير من الأحيان ، أصبحت عملية الانتقال من مكان لآخر ضرورة يومية في حياة كل إنسان يعيش على هذه الأرض.

وبقراءات آفاق التطور المتوقع في كلٍ من عدد السيارات وتطورها ، وشبكة الطرق وأطوالها، وتزايد العدد السكاني الملحوظ ، وتعدد أنواعها رخص القيادة المصروفة وفئآتها ، والتطور التقني الواضح . كل ذلك أدى إلى إعداد الخطط القصيرة والبعيدة المدى لتطوير هذه الطرق وتوسيعها وتحسين مواصفاتها، حتى باتت حركة السير والمرور على الطرق انسيابية ومرنةً وتسمح بتدفق السيارات بمعدلات عالية. فوضع القوانين واتخاذ القرارات تهدف للتقليل من المخالفات المرورية والحوادث المرورية التي تسعى إلى سعادة الإنسان وأمنه ورفاهيته.

ذكر السيف (١٤٢٠هـ) أنّه نظراً لتزايد أعدادِ البشر يوماً بعد يوم وعاماً بعد عام فقد أدى ذلك إلى ازدياد عدد الآليات والسيارات المتحركة على الطرق داخل المدن وخارجها فنشأت المواجهة الحادة بين مستعملي الطرق سواءً أكانوا ركباناً أم مشاة، ومن هنا تنامت المشكلة المرورية، وأصبح لزاماً على أجهزة الدولة المعنية بالمحافظة على سلامة الناس وأمنهم والمبادرة إلى علاجها. ، ص ١٣

فاهتمت الدولة بتأسيس الهياكل المؤسسية الاقتصادية والاجتماعية، وعملت على استكمالها وتطويرها، وتم إصدار وتعديل القوانين والتشريعات بما يلبي متطلبات المجتمع. وبهدف تحقيق المزيد من عوامل أمن واستقرار المجتمع وتحسين مستوى رفاهيته، وتم الأخذ بأحدث التجهيزات التي أنتجها العصر الحديث في تنفيذ مشروعات البنى التحتية والارتقاء بها في أزمنة قياسية، بغية اللحاق بركب الحضارة الحديثة.

ولكن المخالفات المرورية والحوادث المرورية أصبحت قضية عالمية تعاني منها سائر الدول وتبرز أكثر وضوحاً في عدد من الدول العربية من حيث أعداد ضحاياها وآثارها الاقتصادية والاجتماعية والصحية. فهي تشكل مصدر خطر حقيقي يهدد حياة الإنسان. ومما يبعث على الأسى أن الإنسان ذاته هو الذي يصعد من ذلك الخطر ويجعله ينهش في كيان الأمة ويفتك بشبابها ويبدد ثرواتها. والمتتبع للدراسات والبحوث وما يصدر من نشرات إحصائية يدرك بوضوح أن المخالفات المرورية والحوادث المرورية تعود إلى الإنسان لمخالفاته لقواعد المرور وآدابه وعدم التزامه بأساليب الوقاية والسلامة في استعمالِهِ أو قيادتِهِ للمركبات بصفةٍ عامةٍ وللسيارات منها على وجه الخصوص.

فعلى سبيل المثال، ذكرت مجلة المنهل في عددها الصادر برقم ٤٩٣ (١٩٩٢م) : أنه بمناسبة مرور قرن كامل على استخدام السيارات (١٨٨٥م – ١٩٨٥م) وردت أرقام تؤكد أن عدد ضحايا الطرق – في العالم – خلال القرن العشرين قد فاق ما حصدته أوروبا خلال الحربين العالميتين الماضيتين من خسائر بشرية، وأن عدد الضحايا يزداد يوماً بعد يوم، وأن ٩٠% من الحوادث السبب فيها إنساني لارتكابه مخالفات مرورية.

وقد ذكر النافع وآخرون (١٤٠٨هـ) أنه – إدراكاً من المسؤولين لخطورة مشكلة الحوادث المرورية وأهميتها – فقد تم تشكيل اللجنة الوطنية لسلامة المرور عبر مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية، لتكون هيئة بحث علمي تطبيقي، تقوم بمساعدة الجهات المختصة لتحقيق السلامة المرورية. وقد رعت اللجنة عدداً من المؤتمرات والندوات والأبحاث المتعلقة بسلامة المرور. حيثُ عُقِدت الندوة الوطنية لسلامة المرور في الرياض للفترة ١٥- ١٨ شوال عام ١٤١٤هـ، و عُقِدت ندوةٌ أخرى بأكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية (جامعة نايف للعلوم الأمنية) بعنوان: أساليب الحد من حوادثِ المرورِ بتاريخ ١٠-١٢ محرم عام ١٤١٧هـ. كذلك عُقِد المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية بتوجيه من صاحب السمو الملكي الأمير نايف بن عبدالعزيز وزير الداخلية في الفترة ٢٠ - ٢٣ شعبان عام ١٤١٨هـ، وأيضا عقد

المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية تحت شعار المخالفات المرورية : الأسباب، والآثار، والحلول في الفترة من ٤-٧ شعبان عام ١٤٢٥هـ. ص هـ

وبالرغم من المؤتمرات والندوات والبحوث ، فإن من الباحثين - أمثال العتيبي - (١٤١٨ هـ) يرى : أن أي جهود تبذل للتصدي للمشكلة المرورية في مجتمعنا ذات جدوى محدودة، ما لم تتحول المعرفة بآداب المرور وأنظمته إلى سلوك فعلي. ص٢

وذكر القاضي وآخرون (١٤١٤هـ) أن للتعليم دوراً أساسياً في رفع عملية التوعية المرورية بين أفراد المجتمع، وتعليم قواعد المرور للنشء في المراحل الدراسية يسهم في بناء وتعزيز الوعي المروري عندهم. ص٤٧٠

كما ذكر فهيم وآخرون (١٤٠٥هـ) أنه يلزم جعل المعرفة التي تتصل بالقيادة السليمة جزءاً لا يتجزأ من مكونات البيئة المعرفية للأفراد وربطها بمشاعرهم ومعتقداتهم ، بحيث تنعكس على سلوكهم القيادي اليومي . وهذا الهدف يمكن أن يتحقق من خلال إيجاد مراكز تعليمية متخصصة ، تعطي دورات مستمرة للسائقين على فترات مختلفة ومحددة من ناحية ، وأن تضيف المدارس إلى برامجها التعليمية مواد تتصل بالقيادة وأنظمة المرور وطرق السلامة من ناحية أخرى . ص ٢٩

وقد تضمنت التوصية الثانية لندوة (أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور) (١٤١٧هـ) مقترحاً بإدخال مناهج وبرامج دراسية تتعلق بالسلامة المرورية في جميع المراحل الدراسية قبل المرحلة الجامعية ، بما يتناسب مع كل مرحلة دراسية ، على أن تكون هذه البرامج إلزامية ، حفاظاً على أبنائنا وثرواتنا . ص ١٥٥

وإيماناً من الباحث أن هذه المشكلة تؤثر على ثروات الوطن واقتصاده ، لذا يجب مواجهتها بوضع الاستراتيجيات اللازمة والبديلة للحد من المخالفات المرورية ، ولن يأتي ذلك إلا بتربية وتعليم النشء على السلوك المروري الوقائي منذ نعومة أظفاره ابتداءً من مرحلة الروضة حتى المرحلة الجامعية.

ويأمل الباحث أن تكون الدراسة إسهاماً جديداً لجهود زملائه الباحثين والمتخصصين الذين تطرقوا لمشكلة السلامة المرورية وكيفية علاجها والوقاية من خطورة التساهل بها.

مشكلة الدراسة :

عند تسليط الضوء على ظاهرة المخالفات المرورية وتأثيراتها على مستوى السلامة وما يمكن اتخاذه من إجراءات عملية وتقنية للحد منها ، أورد الصقر (١٤١٨هـ) "أن أكثر المتسببين في المخالفات والحوادث المرورية هم سائقو المركبات والسيارات، حيث وجد أن ٨٣% من الأسباب ترجع للسائقين". ص١٠

وذكر السيف (١٤٢٠هـ): " أما من حيث أعداد الوفيات والإصابات التي تحدث تبعاً لزيادة أعداد السيارات فإن منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي تقدر أن عدد حوادث السيارات المميتة قد وصلت في عام ١٩٩٠م إلى ٥٠٠,٠٠٠ حالة وفاة ، وأن أعداد الإصابات البسيطة والمعقدة قد تجاوزت ١٥ مليون إصابة وأن قرابة ٧٠% من هذه الحوادث تحدث في الدول النامية " ص ١٣.

جدول رقم (١)

إجمالي أعداد المصابين والمتوفين جراء الحوادث المرورية حسب العمر لعام١٤٢٣هـ

المنطقة	العمر										المجموع
	١٨-		١٨+		٣٠+		٤٠+		٥٠+		
	وفاة	إصابة	وفاة	إصابة	وفاة	إصابة	وفاة	إصابة	وفاة	إصابة	
الرياض	٤١	٢٢٦	١٦٤	٦١١	١٦٢	٥٨٥	٦٥	٢٧٠	١٩	١٠١	٢٢٤٤
مكة	١٤٦	١٩٧٥	٢٢٩	٣٢١٥	١٩٥	٢٧٩٥	١٦٢	١٨٢٦	١٩٢	١٤٥٨	١٢١٩٣
الشرقية	٨٩	٣٣٦	٢٣٦	٩٦٧	١٧٠	٦٩٣	٩٨	٤٣٧	٤٤	١٦٩	٣٢٣٩
المدينة	٥٦	٤٦٣	٨٤	٦١٠	٨٥	٥٤٢	٥٦	٢٥١	٥٢	٢١٤	٢٤١٣
القصيم	٦٤	١٩٢	١٠٤	٤٩٧	٦٣	٣٧١	٣٦	١٣٤	٢٠	٦٥	١٥٤٦
تبوك	٥٥	٢١٤	٩٠	٤٠٠	٥٧	٢٢٠	٢٢	١٠٢	٢٨	٣٥	١٢٢٣
عسير	٨٦	٤٢٥	١٦٨	٦٨٢	٨٠	٣٣٦	٤٤	٢٥٥	٧٣	٢٤٠	٢٣٨٩
الباحة	١٧	٢١٥	٢٧	٤٨٣	١٤	٢٧٩	٤	١٩٦	١٢	١٤٢	١٣٨٩
الشمال	٢٠	١٩٧	٥٤	٢٤٥	٧١	٣٠٩	١٨	١٧٥	٥	٤٩	١١٤٣
الجوف	٢	٨٥	٤٢	٢٨٠	٢٩	١٧٦	١٤	٥٧	١	٦٦	٧٥٢
حائل	١٠	١٨٠	٢٥	٢٩٥	١٥	١٧٤	١١	٩٨	٩	٦٨	٨٨٥
نجران	١٤	١٥٩	٢٢	٣٧٢	١٧	٢٢٦	٩	١٠٢	٧	٦٩	٩٩٧
جازان	١٠٨	٤٢٥	١١٣	٧٧٦	٥١	٢٨٩	٣٣	١٥١	٥٢	١٢٢	٢١٢٠
المجموع	٧٠٨	٥٠٩٢	١٣٥٨	٩٤٣٣	١٠٠٩	٦٩٩٥	٥٧٢	٤٠٥٤	٥١٤	٢٧٩٨	٣٢٥٣٣

المصدر: التقرير الإحصائي السنوي للإدارة العامة للمرور لعام ١٤٢٣هـ

ويوضح الجدول رقم (١) التقرير الإحصائي السنوي لعام ١٤٢٣هـ الصادر من الإدارة العامة للمرور يؤكد أن فئة الشباب هم أكثر الفئات العمرية ارتكاباً للحوادث والمخالفات المرورية حيث يلاحظ أن ثلث المتوفين والمصابين تتراوح أعمارهم بين

١٨ إلى ٢٩ سنة، كما أن نصف عدد المتوفين والمصابين تقل أعمارهم عن ٣٠ سنة وفي ذلك دلالة على أن الشباب في مقتبل العمر هم الأكثر عرضة للوفاة والإصابة.

ويضيف عبدالعال (١٤١٨هـ) أن ٦٠% من السائقين المتسببين في الحوادث المرورية تتراوح أعمارهم بين ١٨-٣٠ سنة . ص ٧٧

كما يؤكد التقرير الذي قدمه البدر (١٤١٨هـ) أن الفئة العمرية بين ١٨ ــ ٢١ سنة يتصف سلوكها المروري بأنه أكثر الفئات العمرية تهوراً ، وميلاً للسرعة الزائدة، وعكس خط السير، والتجاوز بدون إشارة، والوقوف المفاجئ ، وتغيير المسار دون استعمال الإشارات ، والتجاوزات في الطرق الضيقة والمنحنيات والمنعطفات ، والانحراف فجأة لتغيير الاتجاه ، وترك السيارات إذا تعطلت دون وضع إشارات تحذير ، والتوقف لمشاهدة الحوادث ، وعدم إفساح الطريق لسيارات الإسعاف والنجدة والحريق والانشغال بأشياء كثيرة مختلفة أثناء القيادة مما يترتب عليه زيادة الحوادث المرورية الناتجة أساساً من عدة مخالفات مرورية ، ويبدو أن هذا مرجعه ــ بالدرجة الأولى ــ إلى عدم الوعي المروري، وعدم إدراك أفراد هذه الفئة العمرية لأهمية السلامة المرورية . ص ١٨٢

جدول رقم (٢)

المخالفات المرورية التي تم ضبطها لعام ١٤٢٣هـ مقارنة بعام ١٤٢٢هـ

المنطقة	١٤٢٣هـ	١٤٢٢هـ	الفرق	النسبة
الرياض	١٦١٤٩٥١	١١٩٠٤٢٣	٤٢٤٥٢٨	%١٦,٧٧
مكة المكرمة	٤٠١٤٥٩٥	٢٤٧٦١٣٩	١٥٣٨٤٥٦	%٦٠,٧٨
المنطقة الشرقية	٦٥٨٩٨٩	٥٥٤٤٧٨	١٠٤٥١١	%٤,١٣
المدينة المنورة	٢٣٨٣١٧	١١٢٤١٧	١٢٥٩٠٠	%٤,٩٧
القصيم	١٨٥٥٣١	١٦٠٢٣١	٢٥٣٠٠	%٠,٩٩
تبوك	٢٣٦٤٨٣	١٣١١٢٠	١٠٥٣٦٣	%٤,١٦
عسير	٢٨٠٦٦٦	١٩٨٧٨٨	٨١٨٧٨	%٣,٢٤
الباحة	١١٩٣١٣	٥٥١٨٠	٦٤١٣٣	%٢,٥٣
الحدود الشمالية	٣٠٩٦٨	٣٢٧٢٦	١٧٥٨ ـ	%٠,٠٧ـ
الجوف	٣٤٤٥٥	٣٣٨١٦	٦٣٩	%٠,٠٣
حائل	٤٨٢٥٨	٦٤٥٤١	١٦٢٨٣ ـ	%٠,٦٣ـ
نجران	١٨٨٦٠٥	١٢٠٠٥٢	٦٨٥٥٣	%٢,٧١
جازان	٢٨١٢٩٦	٢٧١١٩٢	١٠١٠٤	%٠,٣٩
المجموع	٧٩٣٢٤٢٧	٥٤٠١١٠٣	٢٥٣١٣٢٤	%١٠٠

المصدر: التقرير الإحصائي السنوي للإدارة العامة للمرور لعام ١٤٢٣هـ والنسب من إعداد الباحث

ويوضح الجدول السابق نسبة الزيادة الواضحة في أعداد المخالفات المرورية لعام ١٤٢٣هـ عن العام ١٤٢٢هـ وفي أغلب مناطق المملكة.

وأكد البقمي (١٤٢١هـ) بأن الجهود كبيرة، لمواجهة تلك المشكلة والتقليل من آثارها الاجتماعية والاقتصادية. ولذلك أنشأت المملكة العربية السعودية لجنة وطنية للسلامة المرورية وشجعت الأبحاث والمؤتمرات والندوات العلمية التي تبحث هذه المشكلة وأسبابها، وطرق الوقاية منها، إلا أن المسؤولين لاحظوا في الآونة الأخيرة أن المخالفات والحوادث المرورية لا تزال في ازدياد مستمر، مما جعلهم يعيدون النظر في هذه الجهود وتوجيهها نحو العنصر البشري وبالذات الشريحة العمرية الأكثر تسبباً في المخالفات، ومحاولة غرس الوعي المروري لديهم والتخطيط لهم. ص ٧

فمن الملامح السابقة والإحصاءات المدرجة والبحوث ، لوحظ أن العنصر الأساسي في وقوع أي حادث هو مخالفة أنظمة المرور كالسرعة التي تمثل أهم أسباب الحوادث المرورية ، وذلك لما ورد في مجمل إحصائيات المخالفات المرورية في السنوية للحوادث الصادرة من الإدارة العامة للمرور عام ١٤١٦- ١٤١٩هـ تصل إلى أكثر من مليون مخالفة سنوياً وأن عنصر السرعة يمثل ١٥% من بين (١٦) عنصراً من العناصر المؤدية إلى وقوع الحوادث.

ومع أن الدراسات تشير إلى أن أهم أسباب الحوادث المرورية هو قصور الوعي لدى الطلاب ، حيث لازال تنمية الوعي المروري عاجزاً عن ذلك.

فمن هذا المنطلق فأن هذه الدراسة سوف تقوم بقياس الاستراتيجيات الوقائية والعلاجية لإدارات المرور من وجهة نظر منسوبيها وسائقي المركبات ، وذلك من خلال قياس ممارسات إدارات المرور على الواقع الفعلي للجانب التوعوي والبرامج التعليمية والتأهيل والعقوبات المرورية ، ومدى أهمية استخدام هذه الاستراتيجيات للحد من المخالفات المرورية من وجهة نظر عينة الدراسة .

ولعل استفتاء عينة الدراسة يلقى الضوء على طبيعة واقع وأهمية الإسهام المأمول الذي يجب أن تقوم به إدارات المرور من استراتيجيات لمواجهة المخالفات المرورية لتنمية الوعي المروري والبرامج التعليمية والتأهيل لدى قائديها.

أسئلة الدراسة :

السؤال الرئيس : **((ما تخطيط إدارات المرور لواقع وأهمية الاستراتيجيات الوقائية والعلاجية لمواجهة المخالفات المرورية))** وينبثق منه الأسئلة الفرعية التالية:

١. ما درجة ممارسة إدارات المرور للاستراتيجيات الوقائية (التوعية ، البرامج التعليمية ، التأهيل) لمواجهة المخالفات المرورية من وجهة نظر ضباط وأفراد المرور وسائقي المركبات؟
٢. ما درجة ممارسة إدارات المرور للاستراتيجيات العلاجية (العقوبات) لمواجهة المخالفات المرورية من وجهة نظر ضباط وأفراد المرور وسائقي المركبات؟
٣. ما درجة أهمية الاستراتيجيات الوقائية (التوعية ، البرامج التعليمية ، التأهيل) لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية من وجهة نظر ضباط وأفراد المرور وسائقي المركبات؟
٤. ما درجة أهمية الاستراتيجيات العلاجية (العقوبات) لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية من وجهة نظر ضباط وأفراد المرور وسائقي المركبات؟
٥. هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى ٠,٠٥ بين متوسطات استجابات عينة الدراسة حول درجة ممارسة إدارات المرور للاستراتيجيات الوقائية والعلاجية لمواجهة المخالفات المرورية وفقاً للمدينة، والمسمى الوظيفي، والمؤهل العلمي، والعمر؟
٦. هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى ٠,٠٥ بين متوسطات استجابات عينة الدراسة حول درجة أهمية الاستراتيجيات الوقائية والعلاجية لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية وفقاً للمدينة ، والمسمى الوظيفي ، والمؤهل العلمي ، والعمر؟
٧. هل يوجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى ٠,٠٥ بين متوسطات استجابات عينة الدراسة حول درجة ممارسة ودرجة أهمية الاستراتيجيات الوقائية والعلاجية لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية وفقاً للمسمى الوظيفي ؟
٨. ما أولويات تدرج العقوبات للمخالفات المرورية لدى عينة الدراسة ؟

أهمية الدراسة :

انطلاقاً من حقيقة كون الإنسان هو عماد ثروة الوطن ، فقد أولته الدولة اهتماما بالغاً من حيث أمنه واستقراره وسلامته ورفاهيته . ويؤكد هذه الحقيقة اتجاهات الدولة لدعم هذا الاهتمام بما توفره من أسباب السلامة على طرقها وجسورها وداخل أنفاقها، والمنشآت الأخرى . فاهتمت باللوحات الرقمية والتوجيهية والإرشادية وخطوط الدهان على الطرق ، وأضواء التحذير والعلامات العاكسة والسياجات المعدنية على جانبي الطريق أو تلك التي تفصل بين مسارات السيارات . كل هذا يؤكد الحرص التام على سلامة المواطن والمقيم على الطريق، ولكن أتت الحوادث المرورية الناجمة عن مخالفة أنظمة المرور في المملكة في ازدياد متصاعد ، أدت إلى وفاة (٦٥,٠٠٠) شخصاً وإصابة (٥٠٠,٠٠٠) آخرين خلال الفترة من ١٣٩٤هـ إلى ١٤١٦هـ وتشير الإحصاءات المرورية إلى زيادة نسبة الحوادث إلى ٧٢% بين عامي ١٤١٨هـ و١٤١٩هـ ونسبة الإصابات إلى ١٠% وتجاوزت الوفيات ٢٣% للتقرير الإحصائي للإدارة العامة للمرور ١٤٢٠هـ . فيشير السيف (١٤٢٠هـ) إلى أن (٩٠%) من حوادث المرور ، كان السائق السبب الرئيس فيها ، وأن (٦٠%) من السائقين المرتكبين لتلك الحوادث هم الشباب . ص٣٢

وأورد السيف (١٤١٨هـ) أن السلوك المروري يلعب دوراً مهماً في ارتكاب المخالفات المرورية ، وعوامل كثيرة تشكيل هذا السلوك أهمها التعليم . ص٢٢٣

وأكد سعيد والغماس (١٤١٨ هـ) أنه يجب المحافظة على الإنسان لأهميته ، وأنه القوة الدافعة لبناء الأوطان . ص٢٠٧

وهذا ما يؤكده الإسلام في المحافظة على النفس البشرية، **قال الله تعالى :**

((وَلَا تَقْتُلُوا۟ ٱلنَّفْسَ ٱلَّتِى حَرَّمَ ٱللَّهُ إِلَّا بِٱلْحَقِّ ۚ ذَٰلِكُمْ وَصَّىٰكُم بِهِۦ لَعَلَّكُمْ تَعْقِلُونَ))

سورة الأنعام / آية١٥١.

وتؤكد وقائع اللجنة الوطنية لسلامة المرور بمدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية في ١٥ – ١٨ شوال ١٤١٨هـ أن المملكة العربية السعودية تفقد حوالي ٣ مليار ريال على أقل تقدير سنوياً نتيجة لحوادث المرور.

وهنا كان لزاماً على المؤسسات الحكومية المتمثلة في وزارة الداخلية ووزارة التربية والتعليم وغيرها من الوزارات مواجهة هذه المشكلة لإعادة تشكيل السلوك المروري لدى الشباب بوضع تخطيط لاستراتيجيات إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية.

ولعل من أهم العوامل لمنع أو الإقلال من المخالفات والحوادث ، هو الوعي والتربية ، لذلك يجب أن تكون الإدارة على صلة بالمواطن من خلال القنوات الإعلامية وغيرها ، واستمرار مطالبتها على مستوى الفرد أو الجماعة بمد يد المساعدة لها ، وهذا يساعد على تحقيق التربية وسلامة المواطن من خلال التخطيط السليم ، والتنظيم الإداري وتواجد العاملين والتوجيه المستمر والتنسيق على مستوى الجماعات والمؤسسات العلمية وإيصال المعلومات لهم والتجهيز بكل ما هو حديث .

ومن المعروف أن البيئة المعرفية للأفراد تتشكل خلال المراحل الأولى من حياتهم ، وهو أمر أصبح ضرورة ملحة تنادي به جميع دول العالم ، وتطالب به المنظمات المعنية بأنظمة التعليم في تلك البلدان . ويساهم هذا البحث – أن شاء الله – من الناحية التطبيقية – في تقديم تخطيط لاستراتيجيات وقائية متمثلة في التوعية المرورية ومدى إسهامات البرامج التعليمية والتأهيل في تنشئة جيل واع مدرك لمخاطر الطريق والقيادة، وعلاجية لوضع عقوبات تسعى لتذكير المواطن بما قد يحدث له من جراء سلوكيات خاطئة. وبرامج وخطط مقترحة لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية والحد منها لتحقيق السلامة المرورية المنشودة. ويمكن تقديمها للجهات المختصة لرفع وتنمية ودعم هذه الاستراتيجيات لترسيخها لدى قادة المركبات ورجال المرور بجميع فئآتهم ورفع مستوى السلامة المرورية للتقليل من المخالفات والحوادث المرورية والحد من خطورتها.

أهداف الدراسة :

تتمثل في الكشف عن تخطيط إدارات المرور لواقع وأهمية الاستراتيجيات الوقائية والعلاجية للتعرف على كيفية مواجهة المخالفات المرورية ، كالآتي :

١. التعرف على ممارسة إدارات المرور للاستراتيجيات الوقائية (التوعية ، البرامج التعليمية ، التأهيل) لمواجهة المخالفات المرورية .
٢. التعرف على ممارسة إدارات المرور للاستراتيجيات العلاجية (العقوبات) لمواجهة المخالفات المرورية .
٣. الكشف عن أهمية الاستراتيجيات الوقائية (التوعية ، البرامج التعليمية ، التأهيل) لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية .
٤. الكشف عن أهمية الاستراتيجيات العلاجية (العقوبات) لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية .
٥. التعرف على أولويات تدرج العقوبات للمخالفات المرورية لدى عينة الدراسة .

حدود الدراسة :

١. الحدود الموضوعية : اقتصرت هذه الدراسة على مدى تخطيط واقع الممارسة ودرجة الأهمية للاستراتيجيات الوقائية والعلاجية لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية. وذلك بالحد من المخالفات المرورية بتنمية الإدراك المروري لدى مستخدمي الطريق ورجال المرور من خلال الخطط والبرامج التي تقدم لهم وتؤهلهم ، إلى جانب الإجراءات التي يمكن لإدارات المرور أتباعها لرفع مستوى السلامة المرورية لدى فئات المجتمع ويمكن تعميم نتائجها على عينات تتفق خصائصها مع عينة الدراسة الحالية .
٢. الحدود الزمانية : أجريت هذه الدراسة في الفصل الثاني لعام ١٤٢٥ هـ - ٢٠٠٤ م.
٣. الحدود المكانية : إدارة مرور العاصمة المقدسة، وإدارة مرور جدة، وإدارة مرور الطائف وبعض السائقين في مدينة مكة المكرمة ، ومدينة جدة ، ومدينة الطائف.

مصطلحات الدراسة :

١. **التخطيط :**

ذكر الطويل (٢٠٠١ م) بأنه تحديد مسبق لأهداف يراد تحقيقها وكذلك لوسائل إنجازها وتحصيلها، وأنه يحدد الواقع ما عليه وما يجب أن يكون. ص٤٥

كما أورد الطبيب (١٩٩٩ م) بأنه يعتمد على المنطق والترتيب ويتميز بالنظرة المستقبلية والتنبؤ بالمشكلات أو الأخطاء والإعداد لمواجهتها أو تجنبها، ولذلك فهو سلسلة مترابطة متدفقة من الأنشطة، تبدأ بتحديد الأهداف، وإعداد السياسات والاستراتيجيات واتخاذ القرارات وذلك بأسلوب علمي يوفر الوقت والجهد. ص١٦

ويعني التخطيط : رسم السياسات ووضع الأهداف لإيجاد الوسائل والبدائل بين الاستراتيجيات الوقائية المتمثلة في التوعية والبرامج التعليمية والتأهيل والعلاجية المتمثلة في العقوبات واتخاذ القرار قبل التنفيذ ومعرفة مواطن الضعف والقوة في مدى تأثير تلك الاستراتيجيات على سمات وتصرفات المستفيدين سواءً أكانوا رجال أمن أم من مستخدمي الطريق.

٢. **استراتيجية :**

يقصد بالاستراتيجية بمعناها العام : فن تطوير واستخدام قوى الأمة السياسية والاقتصادية والنفسية والعسكرية، في زمني السلم والحرب، لتقديم أقصى الدعم للسياسات الوطنية. وهي تدعى أحيانا - الاستراتيجية العظمى - أو - الاستراتيجية القومية - . أما بمعناها العسكري فيقصد بالاستراتيجية فن تسخير قوى الأمة العسكرية لتحقيق أهداف السياسة الوطنية عن طريق استخدام القوة أو التهديد باستخدامها. ويجب التمييز دائما بين ما يعرف بالتكتيكية tactics والاستراتيجية. ومن أشهر الأقوال، في هذا المجال ذكر ليدل هارت (١٩٦٧ م) : كلمة مأثورة للجنرال والمنظر العسكري الروسي (كلوزفيتس ١٨٣١م) ذهب فيها إلى أن: "التكتيكية هي : فن استخدام القوات في المعركة. أما الاستراتيجية فهي فن استخدام المعارك كوسيلة للوصول إلى هدف كسب الحرب ". ص ٢٧٤

وذكر رابعة ، ١٤٠٤هـ بأن الاستراتيجية تعني فنٌ تنسيق القوى وتنظيم الجيوش ووضع الخطط العسكرية في المعركة. والخطة الشاملة في ميدان ما؛ ويُقتَرض لكل دولة أن يكون لها استراتيجية واضحة في الثقافة والتربية والاقتصاد وغير ذلك. ص ٢١

وذكر أيضاً رابعة ، ١٤٠٤ هـ ، في تعريف بوفر،١٩٧٠م " بأنها الفن الذي يسمح عن كل تكنولوجيا بالسيطرة على معضلات كل صراع حتى يسمح باستخدام التكنولوجيا بأقصى فعالية ممكنة " ص ٧٦

وتعني الاستراتيجية : الطرق والأساليب المتخذة من قبل إدارات المرور للتصدي لمشكلة تزايد أعداد مرتكبي المخالفات المرورية وما ينجم عنها من خسائر في الأنفس والأموال ، والتي تتطلب تضافر الجهود من الأجهزة الحكومية والهيئات والتعليم والقطاع الخاص باستخدام أفضل البدائل للوصول إلى الهدف المطلوب.

٣. المخالفة المرورية :

ذكر أنيس، وآخرون (١٩٧٢م) بأن التعريف اللغوي: المخالفات جمع مخالفة يقال خالفه إلى الأمر: قصده بعد ما نهاه عنه، قال تعالى : (وَمَا أُرِيدُ أَنْ أُخَالِفَكُمْ إِلَى مَا أَنْهَاكُمْ عَنْهُ) سورة هود : آية ٨٨ . والمرور مصدر (مَرّ) نقول مَرَ فلان مَراً، ومُروراً، ومَمَرّاً: بمعنى جاز وذهب ومضى. من ص ٢٥١، ٨٦٢ .

وفسر جندي (١٩٦١م) التعريف الاصطلاحي للمخالفة بأنها سلوك إداري غير مشروع، يصدر عن شخص مسؤول جنائيا في حالات الإباحة، والعدوان على المال أو المصلحة أو الحق المحمي بجزاء جنائي. ص ٣٦٧

وذكر في نظام المرور (١٣٩١هـ) بأنها كل تصرف أو فعل - سلوك غير سوي - يقوم به سائق مركبة أو راكب بها أو ماشٍ يكون مخالفا لأنظمة وقواعد المرور ويعتبر جرماً أمام النظام. وذكر القحطاني والمقبل (١٤١٨هـ) أنها الجريمة المعاقب عليها بإحدى العقوبتين إما الغرامة أو الحبس. ص٣٣٩

وتعني المخالفة المرورية : أنها السلوك أو الفعل المرتكب من قبل قائد المركبة بحيث يعاقب عليها نظام المرور، ويعتبر هذا السلوك جنوحاً أو جرماً في النظام .

٤. **الضابط :**

يعرف في نظام الخدمة العسكرية ، (١٤١٠هـ) الضابط : بأنه هو الشخص الحائز على رتبة عسكرية بموجب أحكام النظام . ص٢٢

ويعني الضابط : هو الضابط الذي يحمل رتبة عسكرية من ملازم إلى فريق أول نهاية سلم رتب الضباط ، ويعتبر أحد منسوبي الأمن العام الإدارة العامة للمرور، إدارات مرور العاصمة المقدسة ،وإدارات مرور جدة ، وإدارات مرور الطائف.

٥. **الفرد :**

يعرف في نظام الخدمة العسكرية ، (١٤١٠هـ) الفرد : بأنه هو كل عسكري تكون رتبته دون رتبة الضابط. ويسمى جندي وهي أصغر رتبة عسكرية، وضابط صف وهو الفرد الذي تزيد رتبته عن رتبة جندي أول وتقل عن رتبة ضابط. ص ٩٥ .

ويعني الفرد: هو الفرد الذي يحمل رتبة عسكرية من جندي إلى رئيس رقباء، ويعتبر أحد منسوبي الأمن العام بالإدارة العامة للمرور، وأحد منسوبي إدارات مرور العاصمة المقدسة ، وإدارات مرور جدة ، وإدارات مرور الطائف .

٦. **السائق :**

يعرف في نظام المرور (١٣٩١هـ) السائق : بأنة كل شخص يقود مركبة أو حيواناً من حيوانات الجر والتحميل والركوب . ص٥ .

ويعني السائق : بأنه الشخص الذي يتولى قيادة إحدى المركبات في الطريق العام ، وملتزم بتطبيق قواعد السير والمرور أثناء استخدامه الطريق .

٧. **المركبة / السيارة :**

تعرف في نظام المرور (١٣٩١هـ) المركبة : بأنها كل وسيلة نقل أو جر ذات عجلات تسير بقوة آلية أو حيوانية ولا تشمل القطارات الحديدية . ص ٥

وتعرف المركبة أو السيارة : بأنها ذات محرك للاندفاع معدة لنقل الأشخاص أو البضائع ولا تشمل المركبات التي تسير على الخطوط الحديدية .

٨. **الطريق :**

يعرف في نظام المرور (١٣٩١هـ) الطريق : بأنـه هو كل سبيل مفتـوح لسير وسائط النقل والجر والمشاة والحيوانات . ص ٥

ويعني الطريق : بأنه هو المعبد والمرصوف أو المكسو بالإسفلت والذي تسير عليه المركبات للتنقل من مكان إلى آخر .

٩. **إدارة المرور :**

ذكر السيف (١٤٢٠هـ) بأن إدارة المرور هي الجهاز الذي يؤدي خدمات مرورية في مدن رئيسة أو منطقة لتوفير الأمن والطمأنينة والسلامة المرورية والحفاظ على الأرواح والممتلكات ، وتنظيم وتسهيل حركة المرور في طرق السير والمرور في المدينة في حدود مسؤوليتها وتغطية جميع الخدمات الضرورية الخاصة بالسير والتأكد من السلامة المرورية ومن كل ما يتسبب في إحداث عرقلة وحوادث مرور في المدينة. ص٦٦

وتعني إدارة المرور : هو الجهاز الحكومي التابع لوزارة الداخلية الأمن العام والمعني بتقديم خدمات مرورية وتوفير السلامة على الطرق .

الفصل الثاني:-

أدبيات الدراسة

- أولاً: الإطار النظري
- ثانياً: الدراسات السابقة

أولا: الإطار النظري

المبحث الأول: التخطيط

- مفهوم التخطيط .
- أهمية التخطيط .
- ضرورة التخطيط .
- أهداف التخطيط .
- أسس وخصائص التخطيط .
- مزايا التخطيط .
- أنواع التخطيط .
- التخطيط وتنمية القوى البشرية .
- تطور مفهوم الاستراتيجية .
- ماهية الاستراتيجية .

المبحث الثاني: تطور إدارات المرور بالمملكة

- لمحة تاريخية.
- مهام وأهداف إدارات المرور.
- رخص القيادة.
- مدارس تعليم قيادة السيارة.

المبحث الثالث: استراتيجيات إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية

- المخالفات المرورية.
- العقوبات.
- أسلوب احتساب النقاط للمخالفات المرورية.
- مهام إدارات المرور للحد من المخالفات المرورية.
- أهمية البرامج التعليمية في السلوك المروري وأهدافها.
- المعلمون وبرامج التعليم المروري.

المبحث الأول: التخطيط

أولاً : مفهوم التخطيط

يعتبر التخطيط أول عنصر من عناصر الإدارة . وهو الأساس والمبدأ الذي تقوم عليه العملية الإدارية ، ويعتبر أهم العوامل في نجاحها ، وهو مفهوم يستخدم وبصورة شائعة في كتابات رجال الاقتصاد ، والاجتماع ، والإدارة ، وظهر في النصف الثاني من القرن العشرين . خصوصاً في الدول الاشتراكية ، حيث يرجع استعماله إلى عام ١٩١٥ م إذ استعمله الاقتصادي النمساوي ((كريستوف شوبندر)) . واكتسب شهرته بعد أن أخذ الإتحاد السوفيتي بمبدأ التخطيط عام ١٩٢٨ م . وهو كمنهج للعمل الإنساني يستهدف اتخاذ إجراءات في الحاضر ليجني ثماراً في المستقبل ، وبذلك فهو يرجع إلى بداية التفكير الديني للإنسان ، لتفكيره في الثواب والعقاب ، وارتباط الحياة الدنيا بالآخرة ، وهذا كله مفاهيم ترتبط ارتباطاً وثيقاً بالتخطيط ، وجاء الدين الإسلامي مشيراً إلى مثل ذلك ، حيث أعطاه مكانة كبيرة ويكد ذلك

قول الله تعالى : (يَٰٓأَيُّهَا ٱلَّذِينَ ءَامَنُواْ ٱتَّقُواْ ٱللَّهَ وَلۡتَنظُرۡ نَفۡسٞ مَّا قَدَّمَتۡ لِغَدٖۖ وَٱتَّقُواْ ٱللَّهَۚ إِنَّ ٱللَّهَ خَبِيرُۢ بِمَا تَعۡمَلُونَ) سور الحشر ، آية ١٨ .

وقول الله تعالى : (وَأَعِدُّواْ لَهُم مَّا ٱسۡتَطَعۡتُم مِّن قُوَّةٖ وَمِن رِّبَاطِ ٱلۡخَيۡلِ تُرۡهِبُونَ بِهِۦ عَدُوَّ ٱللَّهِ وَعَدُوَّكُمۡ وَءَاخَرِينَ مِن دُونِهِمۡ لَا تَعۡلَمُونَهُمُ ٱللَّهُ يَعۡلَمُهُمۡۚ) سورة الأنفال ، آية ٦٠ . وقول الله تعالى : (فَبِمَا رَحۡمَةٖ مِّنَ ٱللَّهِ لِنتَ لَهُمۡۖ وَلَوۡ كُنتَ فَظًّا غَلِيظَ ٱلۡقَلۡبِ لَٱنفَضُّواْ مِنۡ حَوۡلِكَۖ فَٱعۡفُ عَنۡهُمۡ وَٱسۡتَغۡفِرۡ لَهُمۡ وَشَاوِرۡهُمۡ فِي ٱلۡأَمۡرِۖ فَإِذَا عَزَمۡتَ فَتَوَكَّلۡ عَلَى ٱللَّهِۚ إِنَّ ٱللَّهَ يُحِبُّ ٱلۡمُتَوَكِّلِينَ) سورة آل عمران ، آية ١٥٩ .

فأصبح التخطيط في المجالات المختلفة من الظواهر العامة والهامة في جميع بلدان العالم، إذ لا تخلُ أي ملكية فردية أو جماعية مؤسسة أو شركة كبيرة أو صغيرة من خطوة أولى هي التخطيط.

واسرد عبدالدايم (١٩٨٤م) بأن " التخطيط يعتمد على المنطق والترتيب ولذلك فهو يسبق كافة العمليات الإدارية ، ويتميز بالنظرة المستقبلية والتنبؤ بالمشكلات أو الأخطاء ولإعداد لمواجهتها أو تجنبها ، ولذلك فهو سلسلة مترابطة متدفقة من الأنشطة ، تبدأ بتحديد الأهداف ، وأعداد السياسات والاستراتيجيات ، واتخاذ القرارات ، وذلك بأسلوب علمي يوفر الوقت والجهد " ص ١٨ .

ويذكر الحريري (١٤٢٠هـ) بأن مفهوم التخطيط " هو الطريقة التي تتخذ لمحاولة استخدام الموارد المتاحة للمجتمع أفضل استخدام من أجل الوصول إلى أقصى إشباع لحاجات الفرد أو المجتمع، وحيث إن الحاجات الإنسانية متزايدة بالنسبة إلى موارد المجتمع المتاحة فإن هذه الموارد تصبح غير كافية لإشباع حاجات الأفراد والمجتمع مما يجعل التخطيط أمراً ضرورياً في جميع المجتمعات على مر العصور. وبالتالي فإن التخطيط يتم بطريقة مدروسة وليس عشوائياً ". ص ٦١

وأورد الحريري (١٤٢٠هـ) بأن هناك بعضاً من رجال الإدارة من ينظر إلى التخطيط باعتباره وظيفة أو عنصراً من وظائف أو عناصر الإدارة. وكان (فايول) أول من أكد على أهمية التخطيط في إدارة المنظمات. وكذلك نظر (سيمون) إلى التخطيط باعتباره أسلوباً إدارياً وهو المفتاح المهم لاتخاذ قرارات المنظمة وأكد كثيرٌ من الكتاب ورجال الإدارة على أن التخطيط أسلوب إداري يعتمد في طريقته على أساس البحث العلمي، أي يتم عن قصد وليس بطريقة عشوائية. ص ٦١ ، ومن هنا فأن التخطيط هو عملية مقصودة تعتمد على طرق البحث العلمي لتحقيق أهداف معينة في ضوء المستقبل وإمكانات الحاضر، ويمكن تعريف التخطيط بأنه الأسلوب العملي أو مجموعة الوسائل التي تستطيع بها الدولة أن تكشف عن موقعها الحاضر وترسم سياستها للمستقبل بحيث تحقق الاستفادة الكاملة بما لديها من موارد وإمكانيات بما يحقق الارتفاع المستمر في مستوى المعيشة لجميع المواطنين .

ثانياً : أهمية التخطيط :

أصبح التخطيط ضرورة ملحة وضرورة ثقافية واجتماعية واقتصادية وإدارية لابد منها، لذا فهو يقدم صورة متكاملة لحياة المجتمع في مختلف قطاعاته ونشاطاته، ويهدف إلى إدراك أبعاد الأعمال والمشروعات وأهدافها ومراحل دراستها وإعدادها وتنفيذها وبيان أوجه القصور أو الضعف، مع تحديد الأهداف التي يتفق عليها.

وذكر في مجلة الإدارة العامة (١٤١١هـ) أن التخطيط يهتم برسم الأساليب الناجحة لبلوغ الأهداف ، ص٧٢ . وتبرز أهمية التخطيط في أنه :

(أ). يساعد على تهيئة المنظمة لتفادي احتمالات تقلبات المستقبل والتكيف مع مجرياته.

(ب). يساعد التخطيط على ترشيد استخدام الموارد المتاحة بصورة تؤدي إلى توجيهها لتحقيق الأهداف بدلاً من استعمالها العشوائي.

(ج). يقلل التخطيط من أخطاء القرارات العشوائية ، ويساعد على اختيار البديل.

(د). يفيد التخطيط في دمج أفراد المنظمة والمستويات الإدارية المختلفة فيها بالمشاركة في وضع الخطة، مما يزيد في زيادة فاعلية تنفيذها.

(ه). يفيد التخطيط في التعرف على مواطن القوة في المنظمة والعمل على تدعيمها. وفي تحديد مواضع الضعف فيها لاتخاذ ما يلزم لتلافيها. نظراً لما يلزم من تحليل ودراسة لواقع المنظمة وإمكانياتها.

(و). يساعد على توضيح الرؤيا للمنظمة ويزيد من إمكاناتها وقدراتها للإنجاز.

(ز). يساعد التخطيط على وضع الأسس التي تسهل عملية الإشراف والرقابة على الأعمال في المراحل المختلفة.

لذلك فإن التخطيط الجيد الذي يربط بين الأهداف المراد تنفيذها وتوظيف الإمكانات المادية والبشرية المتاحة، يعتبر أحدى الدعامات الأساسية التي تسعى المنظمة لاقتنائها باعتبارها محققة للأهداف بشكل إيجابي وفعال.

وذكر لنا القرآن الكريم في سياق قصة (يوسف) عليه السلام قال تعالى :

(يُوسُفُ أَيُّهَا ٱلصِّدِّيقُ أَفْتِنَا فِي سَبْعِ بَقَرَٰتٍ سِمَانٍ يَأْكُلُهُنَّ سَبْعٌ عِجَافٌ وَسَبْعِ سُنۢبُلَٰتٍ خُضْرٍ وَأُخَرَ يَابِسَٰتٍ لَّعَلِّيٓ أَرْجِعُ إِلَى ٱلنَّاسِ لَعَلَّهُمْ يَعْلَمُونَ ، قَالَ تَزْرَعُونَ سَبْعَ سِنِينَ دَأَبًا فَمَا حَصَدتُّمْ فَذَرُوهُ فِي سُنۢبُلِهِۦٓ إِلَّا قَلِيلًا مِّمَّا تَأْكُلُونَ ، ثُمَّ يَأْتِي مِنۢ بَعْدِ ذَٰلِكَ سَبْعٌ شِدَادٌ يَأْكُلْنَ مَا قَدَّمْتُمْ لَهُنَّ إِلَّا قَلِيلًا مِّمَّا تُحْصِنُونَ ، ثُمَّ يَأْتِي مِنۢ بَعْدِ ذَٰلِكَ عَامٌ فِيهِ يُغَاثُ ٱلنَّاسُ وَفِيهِ يَعْصِرُونَ) سورة يوسف ، من آية ٤٦ إلى آية ٤٩ .

وقال تعالى على لسان يوسف عليه السلام : (قَالَ ٱجْعَلْنِي عَلَىٰ خَزَآئِنِ ٱلْأَرْضِ إِنِّي حَفِيظٌ عَلِيمٌ) سورة يوسف ، آية ٥٥ .

تأتي أهمية التخطيط وذلك عندما فسر يوسف عليه السلام ورؤية ملك مصر وكيف تم تعيين (يوسف) عليه السلام وزيراً لعزيز مصر وأراه الله عز وجل أن مصر ستمر بها سنوات قحط بعد أن تعيش سنوات رفاهية ووفرة في المحاصيل، فخطط يوسف عليه السلام ونصح بعدة استراتيجيات تمكنت بها إدارة العزيز من تخطي أزمة القحط والجفاف وإنقاذ الملايين من البشر.

ثالثاً : ضرورة التخطيط :

يعتبر التخطيط أحد الضرورات التي جاءت نتيجة لما أملته الظروف الاجتماعية والاقتصادية والثقافية التي يعيشها المجتمع اليوم من تقدم وتكنولوجيا ويكمن وراء هذه الظروف عدة أسباب أخرى كان من أهمها أدى إلى عدم التوازن بين متطلبات مجتمع

اليوم من التعليم إلى عدم التوازن بين الكم والكيف . فذكر الطبيب (١٩٩٩ م) مجموعة من العوامل حتمت ضرورة التخطيط التربوي منها :

١. عامل الزيادة في السكان .
٢. عامل التغير في التركيب الاقتصادي .
٣. عامل التغير في التركيب الوظيفي .
٤. عامل ارتفاع مستوى المعيشة .
٥. عامل التقدم العلمي والتكنولوجي .
٦. عامل التطور الاجتماعي والنفسي .
٧. عامل النمو التعليمي .

رابعاً : أهداف التخطيط :

التخطيط في أضيق معانية يعني رسم صورة للمستقبل تتمثل في إخضاع أو تكييف وضع النظام الحاضر لتعديله أو تطويره لتحقيق أهداف المجتمع بصورة عامة ، فأسرد الطبيب ، ص٥٣ ـ ٥٨ (١٩٩٩ م) عدة أنواع من أهداف التخطيط أهمها :

(أ). الأهداف الاجتماعية :

١. منح جميع أفراد المجتمع فرصاً متكافئة للتعليم .
٢. أعطاء كل فرد نوع التعليم الذي يتناسب مع قدراته وإمكاناته وميوله .
٣. توفير الاحتياجات من القوى العاملة اللازمة لتطوره الاقتصادي والاجتماعي .
٤. الحفاظ على تقاليد المجتمع المفيدة وتراثه .

(ب). الأهداف السياسية :

١. المحافظة على الكيان السياسي والاجتماعي للدولة .
٢. تنمية الروح الوطنية والقومية بين أفراد المجتمع .
٣. العمل على زيادة التعاون بين الأفراد والشعوب على المستوى العالمي .
٤. تطوير المجتمع بما يحقق مزيداً من الانسجام بين الفرد والمجتمع .
٥. تنمية المواطن الصالح وإتاحة جميع الفرص التعليمية له .

(ج). الأهداف الثقافية :

١. المحافظة على الثقافة الإسلامية .

٢. العمل على تنمية الثقافة وتطويرها عن طريق البحث العلمي .

٣. العمل على رفع مستوى الثقافة بين أفراد الشعب وذلك برفع مستوى التعليم في جميع مراحله وزيادة إمكانية وصول كل فرد إلى أعلى السلم التعليمي .

٤. حل مشكلات الثقافة بإزالة التعارض بين أهداف السياسة التعليمية .

(د). الأهداف الاقتصادية :

١. العمل على توفير القوى العاملة ذات المستويات الوظيفية المختلفة لتوفير احتياجات البلاد على المستوى القريب والبعيد .

٢. زيادة الكفاءة الإنتاجية للفرد عن طريق إكسابه المهرة والخبرة .

٣. العمل على زيادة قدرة الفرد على التحرك الوظيفي .

٤. مواجهة مشكلات البطالة بين المتعلمين وغير المتعلمين وذلك بالاستغلال الكامل لجميع القوى العاملة المتوفرة .

٥. المساهمة والإسراع في عمليات التطوير الاقتصادي والصناعي .

٦. وضع سياسة لاستغلال تخصصات التعليم بأقصى استغلال ممكن وذلك بأتباع الطرق العلمية لتقليل تكلفة التعليم وزيادة الكفاءة الإنتاجية إلى أقصى حد ممكن .

خامساً : أسس وخصائص التخطيط :

ذكر حجي (١٩٩٢م) : أن التخطيط يقوم على عدد من الأسس حتى يتسم بالمنهجية العلمية التي تجعل منه بالفعل أداة لتنظيم العمل وتطويره ، وهي ص٤١ :

١. الواقعية والإمكانية . ٢. ترتيب الأولويات .

٣. الشمول والتكامل . ٤. الاستمرار ، والمرونة .

٥. والتوازن بين قطاعات التنمية المختلفة .

سادساً : مزايا التخطيط :

على الرغم من أن التخطيط يتطلب وقتاً وجهداً وتخصيصاً لموارد مكلفة، إلا أن هناك مزايا للمدير كمخطط ذكرها الشهيب (الحقيبة التدريبية لتخطيط). أهمها :

(أ). التخطيط يدفع المدير لأن يفكر في المستقبل.

(ب). يقود إلى تصميم وتطوير معايير للأداء تساعد على مزيد من السيطرة للمدير.

(ج). يهيئ تصميماً لخطط تلزم المدير أن يصمم أهدافا واضحة.

(د). يساعد المنظمة على أن تكون أكثر استعداداً لمواجهة التطورات المفاجئة في بيئتها. ص ١٩

سابعاً : أنواع التخطيط :

يمكن تحديد أنواع التخطيط حسب البيانات المتوفرة ، فقد ذكر عبدالدايم (١٩٨٤م) بأن للتخطيط أنواعاً عدة منها ص ١٨:

النوع الأول: وهو النوع الذي تتوفر له البيانات والإحصاءات مع توفر درجة كبيرة من الصحة والدقة لهذه البيانات والإحصاءات، وهذا النوع من التخطيط أكثر تقبلاً وشيوعاً، إلا أن هناك صعوبة في عدم إمكانية استخدامه بالصورة المطلوبة، والسبب يرجع إلى أنه حتى وإن كانت البيانات والمعلومات متوفرة إلا أنها لا تتوفر بالصورة الكافية التي يتم بها التطبيق السليم.

النوع الثاني: وهو المسمى التخطيط دون بيانات كما أطلق عليه (استوبلر) واسماه باسم كتاب ألفه، وضع فيه خطة التنمية لدولة نيجيريا الاتحادية وهو يتناول نوعاً من التخطيط يعتبر تخطيطاً واقعياً خصوصاً وأنه من الاستحالة بمكان التأكد من البيانات اللازمة للتخطيط.

النوع الثالث: وهذا النوع أطلق عليه (بانت pant) التخطيط بلا هدف، بل في معناه هو تخطيط من أجل التخطيط، وهو نوع موجود ويستعمل فيه أساليب فنية مشكوك فيها أو يقوم على نظريات معينة واستعراض مناهج وأساليب نظرية.

وهناك أنواع أخرى للتخطيط هي : التخطيط الجزئي، العملية التي تتم لمواجهة المستقبل والاستعداد له في مجال معين أو مجالات معينة بغية تنمية هذا المجال، فالتخطيط الاقتصادي يستهدف تنمية اقتصادية، والتخطيط الاجتماعي يستهدف تنمية اجتماعية والتخطيط الثقافي يستهدف تنمية ثقافية، وكذلك بقية أنواع التخطيط تستهدف تنمية جوانب معينة هي ما نسميها بالتخطيط الجزئي.

والتخطيط الشامل ويستهدف تنمية شاملة لجميع قطاعات المجتمع وإمكانياته، حيث إن جميع إمكانيات المجتمع مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بعضها بعض، ولا يمكن تنمية قطاع منها على حساب القطاعات الأخرى، بل يجب أن تشملَ التنمية كافة قطاعات المجتمع، فالتنمية الاجتماعية تعتمد على التنمية الاقتصادية، وهذه تعتمد على التنمية الثقافية والتعليمية والتربوية، وعليه فإن التنمية في أي مجال يجب أن تكون ضمن إطار التنمية الشاملة، حيث ينطبق ذلك على التخطيط، لأي مجال يجب أن يكون ضمن إطار يسمى التخطيط الشامل، والذي يهدف إلى استغلال جميع الموارد المالية والطبيعية والبشرية لإحداث التنمية بقصد توفير الخير والسعادة للمجتمع .

ثامناً : التخطيط وتنمية القوى البشرية :

يعتبر العنصر البشري من العوامل المهمة لأي عملية تنموية مقصودة، إذ لا توجد تنمية مع تخلف وجهل .. ولا توجد حضارة في أمة خاملة خامدة.

ولقد أصبحت قضية التنمية في العصر الحاضر في مقدمة القضايا الوطنية لأنها تشمل مختلف أوجه الحياة الاقتصادية والاجتماعية ، فهي عملية تعنى بالنمو والتغيير في مختلف القطاعات بهدف جعل المجتمع والاقتصاد الوطني قادرين على الحركة وخلق القدرات الوطنية التي تساعد على تحويل المجتمع إلى مجتمع معاصر . وتتطلب عملية التنمية توفر العناصر البشرية والمادية اللازمة . وتتمثل العناصر البشرية المطلوبة في القوى العاملة المدربة والمهارات الفنية والإدارية والمعرفة التكنولوجية . فالعنصر البشري يرتبط ارتباطاً وثيقاً بعملية التنمية ومعدلاتها حيث إنه يمثل عاملاً مهماً من عوامل الإنتاج التي تؤدي إلى تحقيق الضمانة الكافية للوصول إلى معدلات التنمية المطلوبة . فعملية تخطيط القوى البشرية في الإطار العريض للتنمية يمثل الجانب الإنساني ، يهدف إلى تحقيق الاستغلال الأمثل لرأس المال البشري.

ويعتبر التعليم العام بمراحله المختلفة، والجامعات، ومؤسسات ومعاهد التدريب من المصادر الأساسية التي تستمد منها قطاعات التنمية المختلفة طاقاتها البشرية المدربة وفي هذا الإطار يلاحظ في أقوال التربويين التي ذكرها الشقاوي (١٤١٥هـ) حول التعليم وتطوير وتخطيط القوى البشرية كما يلي:

(أ). يرى البعض أن التعليم في المدارس والجامعات يجب أن يقوم على فلسفة تزويد الطلاب بالمعرفة لأغراض الحياة العامة. بغض النظر عن مستقبلهم الوظيفي .

(ب). آخر يرى التعليم العام يجب أن يرتبط ارتباطا وثيقاً باحتياجات خطط التنمية .

(ج). آخرون يرون أن هناك ضرورة ملحة لتحقيق توازن بين الهدفين السابقين.

وعلى الرغم من الصعوبات التي تكتنف عملية تخطيط القوى البشرية والتي تتمثل في تحديد الاحتياجات من العمالة التي تتطلبها مختلف الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية ومن ثم ترجمة هذه الاحتياجات إلى متطلبات تعليمية، فإن هذا الأسلوب لاغنى لنا عنه في تحقيق الاستغلال الأمثل للقوى البشرية المتاحة وبالتالي تلبية الاحتياجات الوطنية للتنمية.

ويرى أيضا الشقاوي (١٤٢٠ هـ) " أن المؤسسات التعليمية والتدريبية يجب أن تعمل على تحقيق التوازن المطلوب بين الكم والكيف للعمالة التي تتطلبها خطط التنمية، وهذا التوازن يمكن تحقيقه عن طريق تحديد نسب الطلاب الذين يدرسون في مختلف التخصصات وعن طريق إعادة النظر في المناهج الأدبية والعلمية والفنية، بحيث يتحقق ربطها باحتياجات خطط التنمية وبرامجها المختلفة " ص٣٨ .

وهكذا نرى وبوضوح العلاقة بين عملية تخطيط القوى البشرية وبين التخطيط الوطني الشامل، وبالتالي لابد من تحقيق التكامل والتنسيق بينهما حتى لا يختل الميزان، ولتحقيق هذا يجب مايلي: التزام الدولة بتوفير فرص العمل المثمر للمواطن، وإعداد القوى العاملة علمياً وعملياً وفنياً لتحقيق الأهداف العامة لخطة التنمية عن طريق اتباع السياسات الملائمة في التعليم والتدريب، وتحقيق التكامل في عناصر تخطيط القوى البشرية بوضعها خطة جزئية ضمن خطة التنمية الشاملة. وتحقيق الاستفادة القصوى من القوى البشرية، عن طريق توفير المناهج التعليمية والتدريبية التي تلبي احتياجات التنمية الوطنية.

وأن اقتران تخطيط القوى البشرية بالتخطيط الشامل على الوجه الذي يشير إلى ضرورة تحقيق التكامل ينبغي لها الآتي كما ذكرها الشقاوي (١٤٢٠ هـ) :

١. التزام الدولة بتوفير فرص العمل المثمر للمواطن .

٢. إعداد القوى العاملة علمياً وعملياً وفنياً لتحقيق الأهداف العامة عن طريق اتباع السياسات الملائمة في التعليم والتدريب .
٣. تحقيق التكامل في عناصر خطة القوى البشرية خطة جزئية ضمن خطة التنمية .
٤. تحقيق الاستفادة القصوى من القوى البشرية عن طريق توفير المناهج التعليمية والتدريبية التي تلبي احتياجات التنمية الوطنية . ص ٣٨ – ٣٩

ففي خضم التغيرات التقنية المتسارعة وبزوغ الألفية الثالثة بما تفرضه من تحديات ، ذكر السليمان : " فإن ذلك يقتضي أن تبنى الاستراتيجيات للتنمية البشرية على التعليم المبدع والخلاق ، المعتمد على تجديد المهارات والمعرفة الفنية والتفكير الناقد على تحليل السياسات هو الاستثمار الأمثل في الموارد البشرية وهو القادر على خلق المواطن المنتج وإعادة النظر وتقييم أداء المؤسسات التعليمية لكي تأخذ بمقاييس الجودة النوعية ، وتتبع مناهج تعليمية تستجيب لمقتضيات العولمة من حيث أيجاد أدوات تشجيع على التفكير التحليلي وتحض على الابتكار والإبداع ، والاستفادة من الثورة التقنية العالمية من خلال استثمار التقنيات الجديدة كأدوات تعزيز فعالية التعليم والتعلم وتتيح لطالبي المعرفة الوصول إلى المعارف والمهارات التي قد لا تتوفر في بيئتهم ، فانتشار استخدام التقنيات الحديثة بما تشكله تكنولوجيا المعلومات من تطوير وتغير متسارع ومتنامٍ تحديات كبرى ، ويجب أن نهيئ القدرات البشرية للتعامل معها ومع معلوماتها المتجددة والمتقدمة ، وذلك من خلال اعتماد مبدأ التعليم والتدريب المستمر المتواصل بحيث تكون قادرة على الاستجابة لمقتضيات التغيير والتطور ، كفوءة من خلال برامج تدريبية ذات مفاهيم ورؤى مستقبلية وآليات فاعلة " ص٣٨ .

تاسعاً : تطور مفهوم الاستراتيجية :

فسر مطاوع (١٩٧٢ م) أن استخدم لفظ الاستراتيجية منذ عدة قرون في العمليات الحربية وهي كلمة يونانية قديمة مشتقة من كلمة ((استراتيجوس)) يعني فن القيادة أي كيف يستخدم القائد القوى المحيطة لضمان النصر في الحرب . ص٢٦– ٢٨

وذكر خطاب (١٤٠٥هـ) أن نابليون كان يقصد بالاستراتيجية علم وفن مواجهة العدو عن طريق القوة العسكرية وقد وسع نابليون مفهوم استخدام الاستراتيجية لتشمل الجوانب الاقتصادية والسياسية التي تحسن الفرصة للنصر العسكري .

وقد أنتقل مفهوم الاستراتيجية إلى مجال الأعمال . ومنذ بدأت التطبيقات الأولى لنظام التخطيط الاستراتيجي بين عام ١٩٦١ م – ١٩٦٥ م في وزارة الدفاع بالولايات المتحدة الأمريكية وقد أثبت هذا النظام نجاحا كبيرا مما دعا الرئيس الأمريكي الأسبق ليندن جونسون إلى إصدار توجيهات في شهر أغسطس ١٩٦٥ م بتطبيق نظام التخطيط الاستراتيجي في كل الأجهزة الفيدرالية للحكومة الأمريكية تحت أسم نظام التخطيط والبرامج والموازنة . ص ٣٣ – ٣٥

عاشراً : ماهية الاستراتيجية :

لم يضع معظم الباحثين تعريفاً محدداً للاستراتيجية فهي تطلق أحياناً على الغايات ذات الطبيعة الأساسية . وأحياناً أخرى على مجموعة من الأهداف المحددة والسياسات التي تسعى المنظمة إلى تحقيقها .

وذكر الخطاب (١٤٠٥هـ) في تعريف أنسوف (١٩٦٥ م) أن الاستراتيجية يقصد بها تلك القرارات التي تهتم بعلاقة المنظمة بالبيئة الخارجية ، فحيث تتسم الظروف التي يتم فيها اتخاذ القرارات بجزء من عدم المعرفة أو عدم التأكد فمن هنا يقع على عاتق الإدارة عبء تحقيق تكيف المنظمة لهذه التغيرات البيئية . ص٣٧

وذكر ليدل هارت (١٩٦٧ م) أن كلوزفيتس يعرف الاستراتيجية بأنها فن استخدام المعركة كوسيلة للوصول إلى هدف الحرب ، ومن عيوب هذا التعريف أنه يدخل في حقل السياسة ، وهذه أمور تتعلق بمسئولية الدولة لا بحدود عمل القادة العسكريين ، والعيب الأخر تحديد معنى الاستراتيجية فيما يتعلق بالمعارك .

ولقد قدم مولتكه تعريفاً أوضح وأفضل للاستراتيجية أنها أجراء الملائمة العملية للوسائل الموضوعة تحت تصرف القائد إلى الهدف المطلوب .

ويعرف بوفر الاستراتيجية بأنها روح كامنة تسمح باستخدام كل التكنولوجيا للسيطرة على معضلات كل صراع وبأقصى فعالية ممكنة . ص ٢٧٤

وذكر خطاب (١٤٠٥ هـ) في تعريف شاندلر أن الاستراتيجية تحدد الأهداف طويلة الأجل ، وتخصص الموارد لتحقيق الأهداف ، ويرى أن القرارات الاستراتيجية هي تلك التي تختص بالقرارات مستقبل المنظمة وفاعليتها في الأجل الطويل ص ٣٧ .

وفي تعريف شعث للاستراتيجية أنها مسار أو مسلك أساسي تختاره المنظمة من بين المسارات البديلة المختلفة المتوافرة لديها لتحقيق أهدافها في ظل ظروف عدم التأكد والمخاطرة ، وعلى ضوء توقعات المنظمة لخطط ومسارات كل من تتعامل معهم أو تؤثر على مصالحهم . ص ٣٨ ــ ٣٩

وبالرغم من لأن أصل الكلمة قد ورد في المجال العسكري على اعتبارها أنها إشارة إلى تعبئة الموارد المادية والبشرية المتاحة للقادة العسكريين لتنفيذ المهام بعيدة المدى لكسب الحرب في النهاية ، فقد ذكر عبدالفتاح (١٩٩٤ م) أن الاستخدام المدني قد أمتد ليشمل مجالات عديدة لكلمة الاستراتيجية على اعتبارها أنها ترتبط أساسا بكل ما هو مهم . ويعتمد تحديد الاستراتيجية في المنظمات الإدارية على المحاور التالية :

١. أن الاستراتيجية ترتبط بالتخطيط طويل المدى .
٢. أن الاستراتيجية يجب أن تعتمد على حقائق وأرقام ، تقترب بواضعها من حالة التأكد التام وتبتعد به عن حالتي المخاطرة أو عدم التأكد .
٣. أن المعيار الأساسي للحكم على سلامة الاستراتيجية لأي منظمة إدارية هو مدى ارتباطها بالظروف البيئية المحيطة بها بحيث لا تبتعد عنها كثيراً يل يجب أن تستمد منها مدخلاتها الأساسية وتوجه أليها مخرجاتها .
٤. أن الهدف الأسمى من وضع الاستراتيجية هو العمل على تحقيق رسالة المنظمة الأمر الذي يجب ألا يغيب عن أذهان واضعي الاستراتيجية . ص ١٦٢

المبحث الثاني: تطور إدارات المرور بالمملكة العربية السعودية

أولاً / لمحة تاريخية :

يعج العالم الحديث بعدد لا حصر له من المخترعات المعاصرة، ولكن تقف السيارة في مقدمة أهم ما تم اختراعه ليس لسبب تقنيتها أو شكلها وإنما لما تقدمه من خدمه جليلة للعنصر البشري تساهم في تحقيقه غايته هي إعمار الأرض.

لقد كانت السيارة من قبل بسيطة وغير معقدة في صناعتها ولم يكن صانعو السيارات يهتمون بعنصر السلامة والأمان وإنما كان همهم الأول تحرك المركبة وزيادة سرعتها أما السلامة وراحة الراكب أو المسافر فقد جاء مؤخراً.

ونتيجة لتطور العلم والاكتشافات فقد دخلت إلى صناعة السيارات عدد من التحسينات كالسلامة والأمن وزيادة قوتها وسعتها وسرعتها، وتعدد أنواع السيارات. وهذا التعدد أدى إلى ازدياد عدد المركبات بوجه عام، وبوجه خاص فإن الظروف الجغرافية والسكانية، والعوامل الاقتصادية لكل دولة لها دور جوهري في الازدياد، وفي بلد مترام الأطراف مثل المملكة تأتي أهمية السيارة في حياة الإنسان حيث حققت سهولة الاتصال والتحرك بين مختلف البلاد بالإضافة إلى اختصار الوقت. والخصوصية تأتي لوجود الحرمين الشريفين، وتباعد أقطارها، وعدم وجود السكك الحديدية الكافية.

لا شك أن اقتناء السيارة أصبح من متطلبات العصر، وأصبحت هذه الآلة ركن أساسي في الحياة لاغني عنها ولكن أي تصرف غير سوي يحولها إلى آلة قاتلة.

فجاءت عملية تكوين إدارة المرور بعد تطور طبيعي متدرج نسبة لوجود السيارة في بلادنا، وتعتبر سيارة الملك عبدالعزيز أول سيارة تجوب أرض المملكة وذلك في عام ١٩٢٥م، وعندما عم دخول السيارات إلى المملكة شعر المسؤولون بضرورة إنشاء هيئة أو جهة حكومية تراقب سير المركبات . كانت تلك أولى البدايات في إنشاء إدارة المرور. وذكر السيف (١٤٢٠هـ) أن إدارة المرور قد جاء ت في خطوات كما يلي:

(أ). خشي المسؤولون خطورة اصطدام السيارات بالمواطنين في الشوارع، فأوكل إلى رجال الشرطة عملية مراقبة سير السيارات فكان يخصص لهذا العمل في البداية بعض الجنود يقفون في أماكن متفرقة من المدينة وكانت البداية في مكة .

(ب). ومع تزايد أعداد السيارات وتطور قدرتها على السرعة أصبحت الحاجة ماسة إلى وضع تنظيم يتكفل بتلافي الأضرار الناجمة عن حركة السيارات ويكفل عملية إصدار الترخيص بسيرها أو قيادتها حيث صدر الأمر السامي رقم ٣١٢٥ وتاريخ ١٣٦١/١١/١٠هـ وكان عنوانه تعديل نظام السيارات وتعليمات سائقي السيارات الحكومية. ويضم التنظيم ٨٤ مادة، أربعون منها تختص بإصدار الرخص والشروط الواجب توفرها في طالبها، وثم واجبات يلتزم بها السائق ومواد المخالفات وعقوبتها.

(ج). ولتزايد الأعباء تم إحداث جهاز مخصص تحت اسم - قلم المرور - يتبع شرطة العاصمة المقدسة وكان هذا القلم يرتبط بمديرية الأمن العام والذي كان مقره مكة المكرمة، ويتبع مدير شرطة العاصمة المقدسة. وبعد ذلك أنشئت أقلام مرورية في المدن الرئيسة الكبرى مثل الرياض وجدة والطائف والمدينة المنورة والظهران وكان كل قلم تحت إشراف شرطة المدينة الموجودة بها. كان قلم مكة أكبر هذه الأقلام لأنه يتمتع بإمكانيات أكبر. ويعمل وفق ظروف المنطقة وتبعا لإمكانيات جهاز الشرطة.

(د). وفي تاريخ ١٣٨٧/٧/٢٢هـ صدر قرار مدير الأمن العام رقم ٤٧٠ بتشكيل الإدارة العامة للمرور وحددت صلاحياتها ومسؤولياتها فقامت بالتنسيق بين إدارات وأقسام المرور في المناطق، كما وضعت لوائح وأنظمة بموافقة المختصين وإصدارها رسمياً.

<u>ثانياً / مهام وأهداف إدارة المرور :</u>

تتلخص أهم أهداف ومهام إدارة المرور كما ذكرها السيف (١٤٢٠هـ) كالآتي:

(أ). توفير الأمن والطمأنينة والسلامة المرورية وحماية الممتلكات والأرواح.

(ب). تنظيم وتسهيل حركة المرور في طرق السير للمدينة في حدود مسؤوليتها.

(ج). تغطية جميع الخدمات الضرورية الخاصة بالسير في شبكة الطرق مثل المراقبة والدوريات ونقاط التفتيش ، وكذلك هي الجهة المسؤولة عن إزالة عوائق السير تأكيداً لسلامة المرور، والتأكد من كل ما يحدث عرقلة المرور في المدينة أو المنطقة. ص٤٧

ثالثاً / رخصة القيادة :

تعتبر الورقة أو الاستمارة التي تصدرها إدارة المرور وبشروط معينة تجيز لحاملها القيادة ، وعرفها الصغير والشنيبر (١٤٠٧هـ) بأنها إجازة رسمية محلية أو أجنبية صادرة عن الجهات المختصة في المملكة أو عن أي سلطة مختصة في بلد آخر يجيز لصاحبها قيادة المركبة من نوع خاص أو أنواع مختلفة من المركبات. ص١٤١

وانطلاقاً من ذلك جاء في قوانين المرور المنظمة لرخصة القيادة كما ذكر في نظام المرور الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٤٩ في ١٣٩١/١١/٦هـ كالآتي: لا يجوز لأحد أن يقود سيارة أو مركبة آلية قبل حصوله على رخصة سياقة حسب نوع وقوة المركبة التي يقودها صادرة عن إدارة المرور وفقاً لأحكام هذا النظام أو رخصة سياحة دولية إذا كان السائق زائراً. وعلى السائق أن يحمل هذه الرخصة أثناء قيادة للمركبة.

يعطى سائقو السيارات العائدة للقوات المسلحة رخص السياقة من السلطات العسكرية المختلفة. ولا يجوز لحامل رخصة قيادة السيارات العسكرية سياقة السيارات المدنية إلا بعد الحصول على رخصة سياقة من المرور.

ومن أنواع رخص القيادة كما جاء في تقسيم رخص القيادة في اللائحة المنفذة لنظام المرور (١٣٩٩هـ) بحسب نوع المركبة أو السيارة على النحو التالي :

١. رخصة قيادة خاصة: مدتها (٥) سنوات ، وتجيز لحاملها قيادة السيارات الخاصة.

٢. رخصة قياده عمومية: مدة الصلاحية سنتان وهي على النحو التالي:-

(أ). رخصة قيادة سيارات الأجرة الصغيرة وسيارات النقل الصغيرة التي لا يزيد وزنها الإجمالي عن ٣٥٠٠ كلغ وعدد ركابها تسعة.

(ب). رخصة النقل الخفيف وتمنح بعد مضي سنتين من تاريخ إصدار أول رخصة عمومية لسائق السيارة التي تقل ١٥ راكباً.

(ج). رخصة النقل الثقيل: وتمنح لمضي عامين على سائق النقل الخفيف.

٣. رخصة قيادة الآلية الثقيلة: مدة الصلاحية ثلاث سنوات: وتمنح بعد اجتياز طالبها الاختبار الفني على الآلية التي يرغب الحصول على رخصة لقيادتها ويجوز أن يجرى الاختبار الفني لدى المدارس الصناعية والمعاهد المهنية أو الجهات الخاصة.

٤. رخصة قيادة الدراجات النارية: مدة الصلاحية خمس سنوات وتجيز لحاملها قيادة الدراجات النارية بأنواعها.

٥. رخصة قيادة عسكرية: تصرف لأفراد القوات المسلحة بمعرفة الجهات المختصة العسكرية ويحدد برخصة القيادة نوع المركبة التي يقودها ويجب أن تكون صورته الملصقة بالرخصة بالزي الرسمي.

رابعاً / مدارس تعليم قيادة السيارة وتطورها :

كانت المملكة العربية السعودية من أوائل الدول العربية التي قامت بافتتاح مدارس خاصة لتعليم قيادة السيارات وفقاً لنتائج مؤتمر (فيينا ، ١٩٦٨ م) والمؤتمر العربي الأول للمرور المنعقد بالقاهرة خلال الفترة من ٢٠-١٩٧٢/٥/٢٥م بشأن إنشاء مدارس لتعليم قيادة السيارة والتوسع لتعليم السائق فن القيادة بأحدث الطرق.

وبدعم من سمو وزير الداخلية وسمو نائبه قامت الإدارة الفنية بالإدارة العامة للمرور بوضع مشروع متكامل من النواحي التنظيمية والفنية لمدارس تعليم قيادة السيارات وفقا لأحدث النظم العالمية، وذلك في عام ١٣٩٤هـ، على أسس:

إتاحة فرص تعلم القيادة السليمة لأكبر عدد من الراغبين فيها. توفير المعلومات الفنية والعملية عن السيارة وكيفية قيادتها ، وإتاحة الفرصة لطالبي رخص القيادة للحصول على معلومات أنظمة ولوائح المرور ، ووضع برنامج دراسي نظري وعملي وميداني يتناسب مع نوع الرخصة المطلوبة ، توفر وسائل الإيضاح لإتاحة فرص تعلم القيادة لمن لا يجيد اللغة العربية أو للأميين ، وتجهيز المدارس بأحدث ما وصل إليه العلم من وسائل التدريب العملي والنظري ، وتناسب الرسوم الدراسية مع المستوى المعيشي للغالبية العظمى من المواطنين ، وتحديد أوقات دراسية مختلفة تتلاءم مع ظروف الدارسين وتنفيذا لذلك تم افتتاح أول مدرسة لتعليم قيادة السيارات تحت إشراف

الإدارة العامة للمرور بمدينة جدة وذلك في ١٦/ شعبان /١٣٩٥ هـ ثم تلا ذلك افتتاح المدارس في مدن المملكة.

وتنظيماً لإجراءات افتتاح المدارس أصدر صاحب السمو الملكي وزير الداخلية اللائحة التنظيمية لمدارس تعليم قيادة السيارات بموجب القرار الإداري رقم (٣) وتاريخ ١٣٩٦/١١/٢٤هـ التي حددت أحكام وشروط افتتاح هذه المدارس وشروط القبول فيها وكيفية استخراج رخص القيادة العمومي والخصوصي ونماذج الاختبارات.

وهناك عناية لأعضاء هيئة التدريس بمدارس تعليم القيادة وعليهم مسؤولية تحقيق الهدف العام من إنشاء المدارس. أما عن الإدارة وهيئة التدريس فهي: مدير سعودي مسؤول على مستوى قيادي وإداري ممتاز ويتعامل مع جميع الجهات الأمنية بما في ذلك الإدارة العامة للمرور وإدارة وشعبة المرور المختصة. وأخصائيون فنيون في تعليم قيادة السيارات عملياً، وميكانيكاً ، ونظم ولوائح المرور وقواعد وإشارات المرور، مدربون للعربات الكهربائية، وموظفون إداريون لشؤون الطلبة .

(أ). البرامج والمناهج الدراسية :

تقدم مدارس تعليم قيادة السيارات منهجاً متكاملاً يهدف إلى صقل طالبي الرخصة وإكسابهم كل المهارات المطلوبة ويمكن اختصار خطوات المنهج كما يلي:-

١. السيارة وأجزاؤها وطريقة قيادتها: عن طريق فهم الطالب لأجزاء السيارة ووظائفها، وشرح عدادات القياس بأنواعها، وأجهزة الفرامل الهيدروليكية واليدوية، ودورة التبريد والزيت والوقود، والصيانة الوقائية، وأخيرا الأعطال الخفيفة وكيفية إصلاحها.
٢. القواعد الأساسية للقيادة: عما يجب القيام به قبل الدخول إلى السيارة، وقبل وبعد التشغيل، وعند السير والدوران.
٣. تعليم أسلوب القيادة الصحيحة: عن طريق القيادة وسط الخط، وضبط السرعة طبقاً لإشارات السرعة، والتغيير من خط لآخر.
٤. دراسة علامات وإرشادات المرور: للتعرف على مدلولات الإشارات الإرشادية التحذيرية والإعلامية وأنظمة ولوائح المرور والمخالفات والعقوبات.

٥. النتائج المترتبة على حوادث المرور: ومعرفة الخسائر المادية والبشرية لحوادث المرور. وإعطاء إحصائيات عنها ، ومسببات هذه الحوادث وطرق الوقاية منها.

٦. تعليم القيادة الوقائية: التعرف على المسافة بين السيارة والتي أمامها ، وقواعد التجاوز، وإيقاف السيارة على المنحدرات والمرتفعات، وقواعد السير ليلاً.

٧. الإسعافات الأولية: معرفة حالات تضميد الجروح الكبيرة والحريق. وحالات الاختناق وصعوبة التنفس واستعمال التنفس الصناعي ، واستعمال وسائل الإطفاء.

(ب). اختبار طالبي رخص القيادة:

بعد انتهاء فترة التدريب بالمدرسة يجب إجراء اختبارات عملية ونظرية للتعرف على مدى قدرة الطالب على القيادة وإمكانية مسؤوليته بالقيادة السليمة.

١. الاختبار النظري : اهتم خبراء السلامة المرورية في العالم بوضع حد أدنى من ضمانات السلامة المرورية ويجب على كل قائد سيارة أو مركبة الالتزام بتلك الضمانات ووسائل تطبيقها كما يلي: الإلمام الكافي بأنظمة ولوائح المرور وتعليمات وآداب السير. وبمدلول الإشارات الإرشادية والتحذيرية والإعلامية. وعلى معرفة طالب رخصة القيادة للإجراءات اللازم أتباعها قبل بدء السير. ومدى إلمام طالب رخصة القيادة بالقواعد الأساسية لأفضلية المرور في الطريق العام وفي التقاطعات والتلاقي والتجاوز والساحات الدائرية .

٢. الاختبار العملي: بعد اختبار الطالب على سيارة فئة الرخصة التي يريد الحصول عليها وذلك بغرض التحقق من مهارته على قيادتها بطريقة لا تعيق السير أو تؤثر على المنتفعين بالطريق يتم اختباره عملياً وميدانياً خارج وداخل ميدان التدريب ويجب أن يحصل في المواد النظرية والعملية على نسبة لا تقل عن ٧٥% أما طالب الرخصة العمومي لا تقل نسبته عن ٩٠%. هذا ويجب منح من يجتاز الاختبارات السابقة بنجاح شهادة موقعاً عليها ومختومة بختم المدرسة.

وفي حالة الرسوب لكل من لم يوفق في اجتياز الاختبار له الحق في إعادة اختباره في المواد التي رسب فيها فقط، ويجوز اختباره بعد انقضاء شهر على الاختبار الأول، وإن رسب ثانية فيجوز إعادة اختباره بعد مضي ستة أشهر من آخر اختبار له.

المبحث الثالث: استراتيجيات إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية

أولاً / المخالفات المرورية :

تنقسم المخالفات المرورية إلى ثلاث فئات وهي تختلف بحسب حجم الضرر الذي تسببه للغير، وكذلك الجزاء المرصود لها كما حددها المرسوم الملكي رقم م/٤٩ الصادر في ١٣٩١/١١/٦هـ لنظام المرور وهي على النحو الآتي:

(أ). مخالفات الفئة الأولى : وهي التي يعاقب مرتكبوها بالحبس من عشرة أيام حتى شهر أو بالغرامة من ثلاث مئة ريال إلى تسع مئة ريال أو بهما معا.

(ب). مخالفات الفئة الثانية : وهي التي يعاقب مرتكبوها بالحبس من خمسة أيام إلى خمسة عشر يوماً أو الغرامة من ١٥٠ إلى ٥٠٠ ريال أو بهما معاً.

(ج). مخالفات الفئة الثالثة : وهي التي يعاقب مرتكبوها بالحبس لمدة لا تزيد عن عشرة أيام أو الغرامة ولا تزيد عن ٣٠٠ ريال أو بهما معاً .

ثانياً / العقوبات :

أن الإسلام أورد آداب وقواعد المرور منذ أربعة عشر قرناً فللطريق حقوق وآداب يجب مراعاتها والتقيد بها سواء للراكب أو الماشي ، **وعن أبي سعيد الخدري – رضي الله عنه – قال : قال : رسول الله صلى الله عليه وسلم (إياكم والجلوس في الطرقات ، فقالوا مالنا بُد ، إنما هي مجالسنا ، نتحدث فيها ، قال : فإذا أبيتم إلا المجلس ، فأعطوا الطريق حقه ، قالوا وما حق الطريق يارسول الله ؟ قال : غض البصر ، ورد السلام ، أمر بالمعروف ونهي عن المنكر) أخرجه البخاري ، وعن أبي هريرة – رضي الله عنه - قال : قال : رسول الله صلى الله عليه وسلم (بينما رجل يمشي بطريق ، وجد غُصن شوك على الطريق فأخرهُ ، فشكر الله له ، فغفر لهُ) أخرجه مسلم** ، وبذلك فإن نظام المرور الذي يصدره ولي الأمر لمصلحة المجتمع يعتبر ملزماً لجميع المواطنين ومن في حكمهم .

أسرد السيف (١٤٢٠هـ، ص٢٣٩) لقضايا الجزاءات والعقوبات المرورية بأن إدارة المرور دأبت على تعديل بعض الأحكام والجزاءات وفقاً للتطور الحياتي في المملكة ويمكن رصد بعض من هذه التطورات الجزائية كما يلي:-

(أ). أثبتت تجارب العمل المروري الميداني أن الجزاءات المالية بالنظر إلى قيمتها المادية مع حالة الرخاء الاقتصادي التي تعيشها البلاد لم تعد كافية لردع المخالفين، وكثيرٌ من الشباب الذين نشأوا في بحبوحة من العيش والرخاء واستطاعوا اقتناء سيارات فاخرة تسهل لهم السرعة والمناورة بالسيارة، وأن قيمة المخالفة المرورية في حال ضبطهم لم تكن لتردعهم عن العودة لمثل هذه المخالفات، ومن ثم فقد رؤي تشديد جزاءات مخالفات المرور فارتفع الحد الأقصى للغرامة من ٣٠٠ ريال إلى ٩٠٠ ريال، كما زادت عقوبة السجن إلى شهر بدلاً من أسبوع، وتندرج تحت هذه الحدود القصوى درجات أخف من العقاب تتناسب مع كل مخالفة.

(ب). تطوير هيئات الجزاءات الوارد ذكرها في نظام المرور ١٣٩١ هـ لتصبح محاكم مرورية ذات ولاية قضائية، وتتم أمام هذه المحاكم محاكمة مرتكب مخالفات المرور ويصبح حكماً واجب النفاذ طبقاً للأوضاع النظامية المعمول بها بالبلد.

(ج). نظرا لأن إجراءات توقيع عقوبة الغرامة طبقاً للنظام السابق كانت تقتضي اصطحاب المخالف إلى قسم المرور لتحصيل الغرامة ومن ثم يفرج عنه مما كان يترتب عليه تعطيل المخالف وتعطيل رجل المرور وازدحام مكاتب المرور بالمخالفين. فقد رؤي اللجوء إلى تحصيل الغرامة بصورة فورية في موقع الحادث إذا لم تكن هناك عقوبة حبس. وعلى ضوء ذلك تم تصميم وإعداد قسائم للغرامات الفورية يحملها رجال الدوريات أثناء قيامهم بمهام عملهم في تنظيم الحركة المرورية ويتم بموجبها تحصيل الغرامات من المخالفين في موقع المخالفة دون الحاجة إلى الانتقال إلى مكاتب المرور. وهذه القسائم من فئات: قسيمة فئة ٢٠٠ ريال، وقسيمة فئة ٣٠٠ ريال، قسيمة فئة ٥٠٠ ريال، قسيمة فئة ٧٠٠ ريال، قسيمة فئة ٩٠٠ ريال.

ثالثاً / أسلوب احتساب النقاط في المخالفات المرورية :

وهذا الأسلوب يعتمد على احتساب عدد من النقاط لكل رخصة قيادة، ويحسم من صاحب الرخصة عدد من النقاط عند ارتكابه مخالفة مرورية خطيرة، وعند اقتراب

انتهاء النقاط المخصصة المرخصة يتم استدعاء صاحبها وتدرس حالته والأسباب التي أدت إلى ارتكابه هذه المخالفات، ومن ثم يوضع الحل العملي لتلافي ارتكابه مخالفات جديدة، أو يوقع عليه عقاب محدد أو تسحب منه الرخصة لفترة محددة أو نهائيا.
ويوضح الجدول التالي كيفية استخدام النقاط في المملكة:

بينت الإدارة العامة للمرور الإجراء على لائحة النقاط وكيفية تطبيقها بحق مرتكبي المخالفات المرورية ، انظر الملحق رقم (٢) ص ١٥٩ بالآتي:

(أ). عند حصول المخالف للمرة الأولى على (١٨) نقطة خلال سنة هجرية تسحب رخصة قيادته لمدة ثلاثة أشهر.

(ب). عند حصول المخالف للمرة الثانية على (١٨) نقطة خلال سنة هجرية تسحب رخصة قيادته لمدة ستة أشهر.

(ج). عند حصول المخالف للمرة الثالثة على (١٨) نقطة خلال سنة هجرية تسحب رخصة قيادته لمدة سنة.

(د). عند حصول المخالف للمرة الرابعة على (١٨) نقطة خلال سنة هجرية تسحب رخصة قيادته نهائيا.

(ه). إذا تكرر حصول المخالف غير السعودي على (١٨) نقطة لثلاث مرات خلال سنة هجرية تسحب رخصة قيادته نهائيا وترفع هيئة الجزاءات أوراقه لأمير المنطقة للنظر في موضوع إقامته وبالتالي ترحيله.

(و). عند قيام سائق مركبة سبق وأن تم سحب رخصة قيادته بقيادة مركبة خلال مدة سحب الرخصة يطبق بحقه الآتي:

١. من تم سحب رخصة قيادته لمدة ثلاثة أشهر وتم ضبطه يقود مركبة فيطبق بحقه غرامة وقدرها (٣٠٠ ريال) وحبسه لمدة أسبوع.

٢. من تم سحب رخصة قيادته لمدة ستة أشهر وتم ضبطه يقود مركبة فيطبق بحقه غرامة وقدرها (٦٠٠ ريال) وحبسه لمدة أسبوعين وحضور برنامج تأهيلي للقيادة لمدة أسبوع في مدارس القيادة.

٣. من تم سحب رخصة قيادته لمدة سنة وتم ضبطه يقود مركبة فيطبق بحقه غرامة وقدرها (٩٠٠ ريال) وحبسه لمدة ثلاثة أسابيع وحضور برنامج تأهيلي للقيادة لمدة أسبوعين في مدارس القيادة.

٤. من تم سحب رخصة قيادته نهائياً وتم ضبطه يقود مركبة فتقوم هيئة الجزاءات بعرضه على أمير المنطقة عن طريق مدير شرطة المنطقة لتطبيق عقوبة تعزيرية مشددة بحقه تتناسب مع المخالفة المرتكبة بعد أن يتم تطبيق ما ورد في الفقرة (ج) المذكورة بعاليه .

٥. يمكن لمن تم سحب رخصته نهائياً أن يسترجعها بعد مضي مدة لا تقل عن سنتين وحضور برنامج تأهيلي للقيادة لمدة شهر في مدارس القيادة بعد موافقة صاحب السمو الملكي مساعد وزير الداخلية للشؤون الأمنية.

رابعاً / مهام إدارة المرور للحد من المخالفات المرورية :

من المعلوم أن حوادث المرور تشكل خطراً دائماً وتهديداً مستمراً لكل الأشخاص المستعملين للطريق سواءً أكانوا مشاة أم سائقين وهذا الخطر في زيادة مستمرة نتيجة زيادة المعدل اليومي لحجم المرور، وبسبب الزيادة السكانية التي تؤدي إلى زيادة السائقين وزيادة المركبات أي زيادة الظروف المواتية لوقوع الحوادث.

وقد ذكر عياد (١٩٩٨م) أن خبراء المرور بذلوا جهوداً في التقليل من هذه الحوادث المتزايدة ولعل من أهم هذه الخطوات الوقائية : ص٢٥

(أ). التوسع في أبحاث هندسة الطرق: إن سلامة المرور تبدأ بتحديد مواقع الطرق وتصميمها، ويجب أن تكون العوامل التي يقوم عليها التصميم هو حجم المرور ونوع المركبات وسرعتها واحتياجات الأفراد ومدى تحمل الطرق لهذا الحجم حالياً وفي المستقبل تبعاً لزيادة عدد السكان وزيادة التركيز في بعض المناطق. كما أن الاتجاه الأخير في هندسة المرور يرمي إلى التقليل من تقاطعات الطرق ونقاط التصادم كما يتضمن تنظيم المرور باستعمال أحدث الوسائل والنظريات مثل: العلامات الدولية، والإشارات الضوئية، وتحديد أماكن الانتظار، وبناء ممرات لاستيعاب السيارات المنتظرة ، وإدخال نظام الطريق ذي الاتجاه الواحد.

(ب). الاهتمام بمادة المرور كمادة تعليمية في المدارس والجامعات.

(ج). نشر الوعي المروري بين الجماهير وهو ما دأبت إدارة المرور في القيام بـه مثل أسبوع المرور والملصقات والنشرات الإعلامية والبرامج التلفزيونية.

(د). وضع شروط دقيقة عند صرف رخص القيادة: إن تراخيص القيادة من العوامل المؤثرة في إيجاد فئة تحسن استعمال الطريق ولذا يجب أن يكون منح هذه التراخيص بناءً على اختبارات دقيقة تضمن عدم صرف هذه التراخيص إلا لمن يحسن استعمال الطريق ويكون على قدر كبير وإلمام كاف بقواعد وآداب المرور وأن يكون لائقاً نفسياً وعقلياً وجسمانيا لقيادة السيارات.

(ه). تنفيذ لوائح المرور بحزم : لا شك أن الحزم في تطبيق العقوبات جراء المخالفات قد يفرض هيبة قانون المرور ويردع كثيراً من المتهورين والمنحرفين.

ولاشك في أن إدارة المرور تسعى جاهدة للحد من تنامي المخالفات المرورية وهي في سبيل ذلك بدأت بمرحلة أولية وهي المهام الوقائية كما ذكر آنفاً وتأتي المرحلة الحالية كمرحلة علاجية وذلك من خلال إصدار بعض القوانين التي تعالج عدداً من المخالفات المرورية. فأورد السيف (١٤٢٠هـ) أن هذه المحاولات كما يلي : ص٢٣١

(أ). تعتبر المخالفة بين نقطة سفر المركبة ونقطة وصولها مخالفة واحدة إذا لم يكن في استطاعة قائدها تلافيها خلال سيره.

(ب). يعاقب المخالف على جميع المخالفات ولو ذكرت في محضر واحد، بمعنى أنه إذا ارتكب مخالفة من الفئة الأولى ومخالفة من الفئة الثانية ومخالفة من الفئة الثالثة، وكان من ضبطه مرتكباً لتلك المخالفات قد ذكرها في محضر واحد فإنه يعاقب عليها جميعا.

(ج). تضاعف الجزاءات إذا ما تكررت نفس المخالفات خلال سنة واحدة من وقوعها.

(د). ونظراً لما أسفرت عنه كثرة المخالفات والحوادث المرورية التي تقع من صغار السن الذين يقودون سيارات دون الحصول على رخص فقد جاء في نظام المرور أنه " في حالة قيادة الأطفال والمراهقين الذين لم يبلغوا السن النظامية التي

تؤهلهم لحمل رخصة قيادة السيارة يحضر أولياء أمورهم تؤخذ عليهم تعهدات شديدة بعدم قيادة هؤلاء الأطفال والمراهقين للسيارات".

(٥). إذا ارتكب أحد سائقي السيارات مخالفة مرورية بالإضافة إلى مخالفة أخرى غير مرورية يحال إلى الجهات المختصة لمعاقبته على تلك المخالفة ويتم معاقبته عن المخالفة المرورية من قبل الجهة المختصة.

خامساً / أهمية البرامج التعليمية في السلوك المروري وأهدافها :

لم تكن المدرسة في يومٍ من الأيام بعيدة عن المجتمع فالمدرسة نشأت من رحم المجتمع ولذلك هي مرآة حقيقية له ولما كانت حوادث المرور الشغل الشاغل لأولياء الأمور فإن المدرسة يمكن أن تكون إحدى المداخل الرئيسة في حل هذه المشكلة بمعنى أن يتم إدراج السلامة المرورية ضمن مناهج الدراسة لأن ذلك قد يساعد في خلق وتنمية الوعي المروري ويساعد في تشكيل سلوك مروري سليم نحو القيادة واستعمال الطرق وبالتالي اتباع هؤلاء الطلاب لأساليب وأصول القيادة الصحيحة الأمر الذي يؤدي في نهاية المطاف إلى انخفاض نسبة الحوادث والمخالفات المرورية بإذن الله.

وقد ذكر البقمي (١٤٢١هـ) أن الدول الأوربية والأمريكية سارعت إلى إدخال السلامة المرورية في مناهجها التعليمية وذلك عندما امتلأت شوارع تلك الدول بالسيارات فمنذ بداية العقد الثالث من القرن العشرين وعندما بدأت المركبات الخاصة تتزايد في القارتين الأمريكية والأوربية سارعت الجهات المعنية في تلك الدول إلى بلورة برامج التوعية وتأسيس المراكز الخاصة ببحوث المرور في المراحل الدراسية الجامعية وتطور ذلك لاحقا حتى شمل المراحل التعليمية دون استثناء وقد أقرت هذه الأهمية في العديد من المؤتمرات العالمية والإقليمية والقطرية ومنها المؤتمر العربي الأول الذي عقد سنة ١٩٧٢م في القاهرة.

وهكذا يرى الباحث أن العلاقة بين السلامة المرورية والتعليم وطيدة فكلما زاد الوعي بالسلامة المرورية انخفضت نسبة الحوادث والعكس صحيح، وذلك لن يكون إلا بغرس السلوك المروري الصحيح في نفوس الناشئة وتعليمهم أصول القيادة الصحيحة.

ومن ناحية أخرى يمكن استغلال بعض الجمعيات الموجودة في المدارس كجمعيات النشاط مثل جماعة الرسم، جماعة الصحافة، جماعة المكتبة، وغيرها لإشراكها في التوعية المرورية حيث يمكن أن تلعب دوراً مهماً من خلال أداء أفرادها لهواياتهم وحب وتحويل تلك الهوايات إلى ما يخدم الحملة المرورية التوعوية.

إن عملية التدريس تحتاج إلى مجهود سابق في إعداد المنهج ويمكن استغلال أعمار وهواية كل مرحلة دراسية في ذلك فطلاب المرحلة الابتدائية في تفكيرهم المروري يختلفون دون شك عن طلاب المرحلة المتوسطة وهكذا الثانوية.

وهذا ما حدا بأحد الباحثين ، هلال (١٤١٨هـ) إلى ابتداع منهج توعوي تعليمي خاص بالسلامة المرورية وفق المرحلة الدراسية كالآتي : ص٢١٨

(أ). فئة المشاة: وهي الفئة الأولى وتكثر في المرحلة الابتدائية ويقوم المسؤول عن هذه الفئة بتبصير الطلاب بكيفية العبور والاستعانة برجل المرور عند الحاجة كما أن هناك توجيهات دائمة عن طريق الإذاعة المدرسية باحترام الإشارات والمشي على الأرصفة وعدم اللعب في الشوارع العامة حتى لا يعرضوا أنفسهم للحوادث. كذلك ومن الوسائل المتبعة مع هذه الفئة لتوعيتهم مروريا هو مشاركتهم في أسبوع المرور بالخروج إلى الشوارع ومساعدة رجل المرور في عمله بما يتماشى مع سنهم.

(ب). فئة أصحاب الدراجات النارية: وهم طلاب المرحلة المتوسطة حيث يكثر فيهم اقتناء الدراجات النارية ولا شك أن هذه الفئة تحتاج إلى توجيهات ووسائل أكثر لتوعيتهم ومن أهم وسائل توعية أفراد هذه الفئة مروريا هي : تبصيرهم بمعاني الإرشادات المرورية، وتحذيرهم من السرعة وعدم المبالاة ، ودور اللوحات الإرشادية في المدارس الموزعة في أروقة كل مدرسة لها دور كبير في تعريف الطلاب بالنظم المرورية ، وعرض صور الحوادث المرورية وكذا الإرشادات المرافقة لها ، والمسرح المدرسي يمكن أن يلعب دوراً ويغرس روح الاحترام لرجل المرور ، وجعل نظام الكشافة ومشاركتهم أثناء المواسم كالحج وسيلة لتقريب الطالب من أنظمة المرور ورجل المرور.

(ج). فئة أصحاب السيارات : وهم طلاب المدارس الثانوية وتكمن أهمية توعية هؤلاء نسبة لخطورة مرحلة المراهقة التي يمرون بها في هذه المرحلة ولذلك فإن المدارس الثانوية وبتخطيط مسبق من قسم توجيه الطلاب وإرشادهم بالمنطقة تقوم بتكثيف جهودها لتوعية هذه الفئة. ومن الوسائل الناجحة والمفيدة مع هذه الفئة في التوعية المرورية كما يلي :-

١. القيام بزيارات للمستشفيات العامة بالمنطقة خصوصاً قسم الحوادث ليرى الطالب بعينه ويلمس بأحاسيسه النتائج الأليمة والوخيمة التي تحدث للمتهورين ولكل من يخالف الأنظمة والقوانين وليكون في ذلك عبرة لهم .

٢. الندوات والمحاضرات : تعتبر من الوسائل المهمة لتوعية الطلاب مرورياً ويشارك المرور في هذه المحاضرات حيث يقوم وبدعوة من التعليم بتوجيه بعض رجاله إلى المدارس لإلقاء الضوء على بعض الأنظمة والتعليمات المرورية التي يحتاجها الفرد في حياته مؤكدين لهم أهمية احترام النظام ودلالة ذلك على رقي الفرد وارتفاع مستواه الثقافي.

سادساً / المعلمون وبرامج التعليم المروري :

إذا سلمنا بضرورة وحتمية المنهج التعليمي المروري وكيفية تطبيقه في المدارس فإننا سوف نلقي بكامل المسؤولية على عاتق المدرس فإذا كان المدرس معداً إعداداً حقيقياً فإنه سيكون قادرا على تحقيق الأهداف المرورية من المنهج التعليمي.

وفقد رأى البقمي (١٤٢١هـ) ضرورة إعداد المدرسين عن طريق : ص٢٩

(أ). المدى القصير: ويكون ذلك بعقد دورات تدريبية للمدرسين الذين سوف تعهد إليهم تلك المفاهيم أو المقررات في المراحل التي يعملون بها ويمكن استخدام المادة التعليمية والجوانب المعرفية لنظام المرور في تلك الدورات.

(ب). المدى البعيد:- ويتم إدخال برنامج تعليم السلامة المرورية في كليات التربية وكليات إعداد المعلمين بحيث يتخرج المعلمون من هذه الكليات وهم معدون للقيام بتدريس مفاهيم ومقررات السلامة المرورية في المراحل التعليمية التي يعملون بها.

ثانيا: الدراسات السابقة

المبحث الأول: الدراسات المتعلقة بالاستراتيجيات الوقائية

- **التوعية**
- **البرامج التعليمية**
- **التأهيل**

المبحث الثاني: الدراسات المتعلقة بالاستراتيجيات العلاجية

- **العقوبات**

المبحث الثالث: التعليق على الدراسات السابقة

تمهيد:

الدراسات السابقة مصطلح يراد منه الاطلاع على الدراسات السابقة ذات العلاقة بالدراسة الحالية، ليستفيد الباحث لما انتهى به الآخرون من نتائج وتوصيات ، وهي تعد مصدراً علمياً مهماً لجميع الباحثين وموجهاً فاعلاً للدراسات اللاحقة فبقدر ما يحسن الباحث الاستفادة منها ، بقدر ما يساهم في تراكم المعرفة ، ولذا حرص الباحث على الاطلاع على أكبر قدر ممكن من الدراسات والأبحاث التي تناولت مجال دراسته وعرضها سوف يكون على ثلاث مباحث يتكون المبحث الأول من الدراسات المتعلقة بالاستراتيجيات الوقائية والمتمثلة في التوعية والبرامج التعليمية والتأهيل، وأما المبحث الثاني من الدراسات المتعلقة بالاستراتيجيات العلاجية والمتمثلة في العقوبات، ويعرض المبحث الثالث التعليق على الدراسات. وسوف يتم عرض الدراسات مسلسلة حسب التاريخ من القديم إلى الجديد لكل مبحث وهي على النحو التالي:

المبحث الأول: الدراسات المتعلقة بالاستراتيجيات الوقائية

أولاً / الدراسات المتعلقة بالتوعية :

دراسة السهلي ، ١٤٠٩هـ ، بعنوان : **خطة للارتقاء بمستوى التوعية المرورية لدى الشباب** ، واستهدفت التعرف على أوجه القصور المعرفي حول أنظمة وقواعد المرور لدى فئة الشباب ، ومعرفة اتجاهاتهم حول أهمية أنظمة وقواعد المرور وضرورة الالتزام بها واحترامها ، والدراسة وصفية ، وقد طبقت الدراسة على عينة عشوائية بسيطة مكونة من فئة الشباب الذين يقودون السيارات في المرحلة العمرية ، من (١٧سنة – ٣٠ سنة) اختيروا من مجتمع البحث وهم طلبة مدرسة اليمامة الثانوية، وطلبة جامعة الملك سعود في مدينة الرياض ، وقد استخدم الباحث أداة الاستبيان ذات الأسئلة المفتوحة ، ولتحليل ومناقشة البيانات استخدم الباحث النسب المئوية والتكرار البسيط والمزدوج . وخلصت الدراسة إلى النتائج :

أ. تبين أن غالبية من أجرى البحث عليهم (٨٠,٩%) تتفاوت أعمارهم ما بين ١٨ و ٢٥ سنة، و(٧٣%) من أفراد البحث أتموا التعليم الثانوي أو يدرسون في الجامعة ، كما أن معظم الذين شملهم البحث (٦٦,٩%) من أفراد العينة غير متزوجين.

ب. تبين أن الغالبية العظمى من المبحوثين ويمثلون (٧٣,٥%) يحملون رخص قيادة ، وتوجد نسبة ليست ضئيلة ١٢,٩% من أفراد مجتمع البحث يحملون تصاريح مؤقتة للقيادة ، ويوجد ما نسبته ٢١,٩% يقودون سياراتهم دون رخص قيادة.

ج. تبين أن المتعلمين الجامعيين هم أكثر من غيرهم في اتباع أنظمة وقواعد المرور ، ويمثلون (٣٥,٩٥%) من المبحوثين ، أما المتعلمون في المرحلة الثانوية ، فيمثلون الأكثرية ممن لا يعرفون كل الأنظمة والقواعد المرورية ، ويمثلون (٥,٦٢%).

ويوصي الباحث ، أن هناك حاجة ماسة للتوعية المرورية باعتبارها عاملاً رئيساً يضاف إلى الاحتياطات والجهود التي اتخذتها الدولة لمواجهة هذه المشكلة ، وهذا يؤدي – بمشيئة الله – إلى التقليل من الحوادث المرورية . وأن يشترك فيها كل من الأسرة . المدرسة ، المؤسسات الدينية والتعليمية ، أجهزة المرور ، وسائل الإعلام بأنواعها المختلفة ، من أجل توضيح وإيصال المعلومات المتعلقة بأنظمة وقواعد المرور . مع إبراز أهمية الإلمام بها وضرورة احترامها والالتزام بها من قبل السائقين أثناء استعمال المركبة وأنها وضعت لتوفير عامل الأمن والسلامة لمستعملي الطريق .

كذلك يوصي الباحث بتوعية رجال الأمن وتدريبهم ، على أن يشتمل ذلك على النواحي الإنسانية والسلوكية والثقافية والمسلكية بالاستفادة من الجهات العلمية المتخصصة في مجال التربية وعلم النفس والعلاقات الإنسانية ورجال الدين . ويضيف الباحث : أنه يجب التركيز على عامل مهم هو : (التعليم، والتوعية المرورية) للإنسان سواءً أكان سائقاً أم رجل مرور ، والذي يكون لسلوكه دور كبير في الحد والتقليل من حوادث المرور وآثاره .

وفي دراسة السيف ، وآخرون ، ١٤١٤هـ ، بعنوان : **تقويم برامج التوعية المرورية خلال الأسابيع المرورية** ، والتي هدفت إلى : التعرف على برامج التوعية المرورية الموجهة عبر المذياع ، والتلفاز ، والمادة المقررة الخاصة بالتوعية المرورية والمنشورة في الصحف والمجلات المختلفة ، ونشرات وكتيبات التوعية المرورية . وتوصلت إلى نتائج أهمها :

١. الإعلام المروري من خلال الصحف والإذاعة لا يمثل مصدراً مهماً في التوعية المرورية بعكس التلفاز الذي أثبت جدواه وأثبتت الدراسة - كما هو متوقع - بأن التلفاز يتجاوز وسائل الإعلام الأخرى (الصحافة والإذاعة) من حيث الإقبال ٦٣% وهذا يعني ضرورة استثماره بالشكل المناسب في بناء الوعي المروري ، وهو يتطلب الدقة والتخطيط لبرامج تلفزيونية وفقاً للمنهج العلمي والتأثير والإقناع .
٢. من خلال تحليل نتائج برامج الإذاعة والتلفاز ورغبتها في الوصول إلى نتائج سريعة مؤقتة دون الاهتمام بتغيير السلوك على المدى البعيد ، لذا فمن الأجدى صياغة برامج التوعية المرورية الإعلامية بشكل مضمون ينتهيان إلى استحداث استجابات جديدة تضمن الديمومة والاستمرار .
٣. اتضح أن المدارس والجامعات لا تمثل مصدراً مهما أو مثيراً لتشكيل المعرفة والسلوك المروري . إذ لم تتجاوز نسبة التربية أكثر من ٦,٩% ويعتقدون أن وزارة التربية والتعليم والجامعات لا تساعد على فهم مشكلات المرور والسبب هو عدم وجود مواد دراسية تعنى بالمرور في المراحل الدراسية المختلفة .
٤. اتضح أن ٣٥% من المبحوثين من عينة الجمهور إذا استوقفه رسم أو صورة لحادث مروري فإنه يحدث تغييراً دائماً في عاداته ، فطلاب المرحلة المتوسطة ٨١% ، والمرحلة الثانوية ٧٩,٥% ، أما المرحلة الجامعية ٨٦% ، والموظفين ٩٢،٦% ، وهنا يوصى بالاستعانة بمؤهلين في الإنتاج عند إنتاج برامج أو وسائل إعلامية مؤثرة .
٥. يوصى فريق الدراسة باستغلال الصفحات الرياضية وتلك الصفحات الموجهة إلى الشباب في الصحف والمجلات لوضع وسائل إعلامية تتعلق بالتوعية المرورية مبنية على أسس علمية سليمة.
٦. تشير الدراسات السابقة عالمياً بأن برامج التوعية المرورية بمفردها ذات أثر غير فعال ، ولكن لابد من تعزيز هذه البرامج بتشريعات قانونية رادعة ، ويمكن أن يقوم الإعلام بدور فاعل في إقناع الجمهور بجدوى وأهمية هذه التشريعات القانونية من خلال بيان تطبيقاتها ، من خلال العقوبات والجزاءات وعدم التهاون في تطبيقها .

أما في دراسة سعيد ، والغماس ، ١٤١٨هـ ، بعنوان : **دور الإدارة العامة للمرور في مجال التوعية المرورية** ، باستخدام المنهج الوثائقي والتحليلي ، اهتمت هذه الدراسة بجهود التوعية التي قامت بها الإدارة العامة للمرور وما قامت به من دراسات حول جهود هذه الإدارة . وقسمت الدراسة إلى محورين رئيسين هما :

(أ). قامت الدراسة بعرض حقائق وأرقام الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية خلال الفترة من ١٣٩٤هـ - ١٤١٦هـ بما فيها الإصابات والوفيات كمقدمة للموضوع الرئيسي وإشعار القارئ بأهمية وضع حلول لهذا المارد القاتل، ثم يشرح الباحثان على ضوء ذلك أهمية التوعية المرورية باعتبارها آلية مهمة من آليات السلامة والحد من حوادث المرور .

(ب). عرض مراحل التوعية التي نفذتها الإدارة العامة للمرور وذلك منذ أول أسبوع المرور إلى آخر برنامج توعوي (١٤١٧هـ) وكان بعنوان (تجاوز الإشارة الحمراء خطورة بالغة) ، وتم عرض أبرز أنشطة التوعية التي نفذت من خلال الصحف أو الراديو أو التلفاز أو الندوات والمطويات .

وخرجت الدراسة بمجموعة من التوصيات كما يلي : ضرورة الاهتمام بمدارس تعليم القيادة والارتقاء بمستوى مناهجها وتطويرها بما يحقق الهدف من إنشائها. وتطبيق برنامج (تأهيل المخالفين) من أجل تعديل السلوك الخاطئ مع دراسة هذا السلوك ومعرفة الأسباب الكامنة، والتوعية عن طريق التعريف بالأنظمة والتعليمات والعقوبات، وذلك من خلال توفير نظام المرور وجعله في متناول الجميع – فكيف ينفذ نظام غير معروف ؟ وإعطاء برامج التوعية المرورية الاهتمام الكافي من قبل كافة الجهات . والتفكير لإيجاد مشروع تتبناه جهة عليا لرسم استراتيجية للتوعية المرورية .

وعن دراسة البدر ، ١٤١٨هـ ، بعنوان : **فعالية التوعية المرورية للحد من الحوادث** ، التي استخدم فيها المنهج الوثائقي التحليلي . وتهدف إلى إبراز الدور الكبير الذي يمكن أن تلعبه حملات التوعية بكل آلياتها المسموعة والمقروءة في الحد من تصاعد وتيرة الحوادث المرورية . ولقد اتبع الباحث أسلوب الإحصاءات أو من خلال

عـرض تفـسيرات نفـسية لـسلوكيات بعـض مـستخدمي الـسيارات أو كمـا وصـفهم (بالسعودي الذي يستخدم الطريق) . ويمكن تحديد ثلاث مراحل للدراسة :

المرحلـة الأولـى : وهـي مقدمـة البحث حيث بدأ الباحث بسرد موجز للسلوك الإنساني وأنواعه ، والمؤثرات التـي تؤثر فيه ، ثـم تطرق الباحث إلى خصائص السعودي الذي يستخدم الطريق وبعدها تلي المخالفات وصفات مرتكبيها وحججها .

المرحلة الثانية : وفيها تطرق إلى صلب حملة التوعية والتي حدد فيها عدداً من الآليات أو الوسائل كما يلي : التوعية من خلال المساجد، والتوعية من خلال الجمعيات ، والتوعيـة مـن خـلال النـوادي الرياضـية والاجتماعيـة والأدبيـة ، والتوعيـة مـن خـلال المستشفيات ، والتوعيـة مـن خـلال المـدارس ، والتوعيـة مـن خـلال وسـائل الإعـلام ، بشرط أن يكون التعامل مع هذه الوسائل بأن نضع عدداً من الأبعاد التـي يمكـن من خلالها تأدية وظائفها علـى الوجـه المطلـوب هـي : البعد الـديني ، والبعد الأخلاقـي ، والبعـد الثقـافي ، والبعـد الاجتمـاعي ، والبعـد الاقتـصادي ، والبعـد التربـوي ، والبعـد الأمني ، والبعد السياسي . إذ إن الأخذ بهذه الأبعاد يقرب من كل شريحة من شرائح المجتمع التي يرجح أن تؤثر في التوعية وأفرادها .

المرحلـة الثالثـة : وفيهـا يقدم الباحث توصياته علـى ضـوء مـا تـم عرضـه مـن تحليلات ومـا توصـل إليه مـن نتـائج وأهم مـا ذكره الباحث مـن توصيات : تخصيص موازنة مناسبة للتوعية المرورية من أجل الوقاية التي هي خير من العلاج . وأن يعهد بالتوعية المرورية إلى متخصصين في الإعلام ، والعلاقات العامة، وأن تكون في هيئة مشروعات متكاملة جاهزة للتنفيذ ، مع وصف كامل لأساليب تنفيذها وقياس نتائجها . واستخدام وسيلة التلفـاز (مـع تنويـع القنـوات) مـن أجـل الوصـول إلـى الجمـاهير المستهدفة ، خاصة أن أكثر الحوادث تقع من فئات تستهويها مشاهدة التلفاز . وإنتاج وسائل جزائية مطبوعة ، ومرئية ، ومسموعة مرئية لتنشر في وسائل الإعلام المختلفة ، لكل وسيلة مـا يناسب خصائصها . والتنسيق مع وزارة الشؤون الإسلامية من أجل إشراك خطباء الجمعة وأئمتها في قضايا التوعية بمخاطر الطريق ، وأهمية المحافظة على أرواح الناس وممتلكاتها . والتوجيه إلى الجماعات والجمعيات والنوادي بأنواعها

المختلفة ، والغرف التجارية للإفادة من مرافقها ، ورموزها في التوعية بالسلامة المرورية ، والسلوك السوي في قيادة السيارات . والإفادة من مرافق المدارس، والجامعات، لتقديم مواد توعوية مركزه للطلاب والمدرسين والعاملين . وآخر الدواء الكي ، للتشدد مع من يثبت تهوره عن قصد ، وتنويع العقوبة (سجن ، جلد ، غرامة) بحيث يعامل كل مخالف بما يزعجه منها . وأن تقوم اللجنة الوطنية لسلامة المرور بافتتاح موقع لها على شبكة الإنترنت يحتوي على كل ما يهم مرورياً .

وللعوفي ، ١٤١٨هـ ، دراسة بعنوان : **نحو حملات إعلامية مرورية** . تعنى هذه الدراسة بتقديم تصور ومدخل إعلامي للمساعدة في تخفيض معدل الحوادث المرورية والتقليل من آثارها السلبية على المجتمع متخذة أسلوب الحملات الإعلامية ذات المنهج المسمى بمنهج السيطرة الاجتماعية ، والذي يرتكز على : التعليم ، الهندسة ، الغرض القانوني . وهدفت أولاً إلى التعريف بالحملات الإعلامية بشكل عام والحملات المرورية على وجه الخصوص من حيث أهميتها ونماذجها والأدوار التي تلعبها المساعدة على القضاء على المشكلات الاجتماعية . ثانياً : إبراز جوانب النجاح والإخفاق في حملات التوعية مع التركيز على المتغيرات المساعدة في النجاح . ثالثاً : توضيح كيفية التخطيط لحملات التوعية بشكل عام، مع تقديم نموذج تطبيقي مبدئي يعمل ليكون نواة حملة توعية مرورية في المملكة . واعتمد الباحث في كتابة بحثه على المنهج الوثائقي (المكتبي) والتحليلي : حيث قام بدراسة أبعاد المشكلة من خلال الإحصاءات المرورية المدونة في الكتب الإحصائية لوزارة الداخلية لمدة عشر سنوات من عام ١٤٠٣هـ - ١٤١٢هـ . كما قام بجمع المادة اللازمة من البحوث المتوفرة في هذا المجال لتصميم حملة توعية إعلامية مرورية بشكل مبدئي لتكون أساساً لحملة إعلامية مرورية عامة يمكن تطبيقها في المستقبل وهذا النموذج المبدئي يقوم على أحدث ما توصل إليه في هذا المجال من النواحي التنظيرية، والتخطيطية ، والإجرائية.

وعن دراسة إبراهيم ، والعوفي ، ١٤٢٥هـ ، بعنوان : **أثر الحملات الوطنية الشاملة للتوعية المرورية في الحد من المخالفات المرورية** ، وتهدف هذه الدراسة إلى تقويم فاعلية أداء الحملات الإعلامية الوطنية الشاملة للتوعية المرورية ، والتعرف

على التأثيرات المعرفية والاتجاهية والسلوكية لها وتم استخدام المنهج الوصفي بالمسح إذ تم اختيار (٣٥٠) فرداً بشكل عشوائي بمدينة الرياض . وجاءت نتائج الدراسة مؤكدة لبعض نتائج الدراسات السابقة من أن هذه الحملات استطاعت أن تحقق بعض النجاحات خاصة الحملة الأولى في موضوع ربط حزام الأمان إذ ذكر (٤٤%) من أفراد العينة أنهم يربطونه دائماً ، و(٢٥%) يربطونه أحياناً مقابل (٣١%) لا يربطونه أبداً . وأكدت الدراسة على أن الفئة العمرية ما بين ٣٨ ، ٢٧ سنة هم أكثر الفئات ربطاً للحزام . كما تفيد النتائج أن حملات التوعية المرورية استطاعت الوصول إلى الجماهير المستهدفة إذ ذكر (٧٠%) أنه سبق لهم مشاهدة أو سماع أو قراءة بعض رسائل هذه الحملات . وتؤكد نتائج الدراسة أيضاً أن حجم ارتكاب المخالفات المرورية ما زال كبيراً إذ ذكر (٥١,٥%) من أفراد العينة أنهم يرتكبون مخالفات مرورية في بعض الأحيان ، و(١١%) يرتكبونها دائماً . وتؤكد الدراسة على أن الجميع يرتكبون المخالفات المرورية بغض النظر عن الفئات العمرية والمستويات التعليمية .

ولدراسة العوفي ، ١٤٢٥هـ ، بعنوان : **توعية طلبة المدارس عن المخالفات المرورية** ، وتعنى هذه الدراسة بإبراز الأسس العلمية لتجزئة الطلاب إلى فئات متجانسة وتحديد أهمية كل مرحلة ودورها في المخالفات المرورية وعلاقاتها بالتوعية والقوالب الإعلامية المناسبة . كما يهدف إلى تقويم مكتسبات التوعية المرورية لحملات الأمن العام الإعلامية السابقة لطلاب المدارس . وقد استخدم الباحث المناهج الوثائقية والوصفية المسحية والتجربة من أجل تحقيق الأهداف فرجع إلى أدبيات التقسيم العلمي للمراحل العمرية للطفل وكيفية الإفادة منها في تصميم وتنفيذ حملات التوعية المرورية ، كما عمد إلى دراسة أدبيات علاقة طلاب المدارس بالعملية المرورية في المملكة خاصة ما يتعلق منها بارتكاب المخالفات والحوادث المرورية . وعمد الباحث إلى اختيار عينة عشوائية من طلبة مدارس مدينة الرياض تم من خلالها توزيع استبانه مبنية على أساس نموذج التقويم الإعلاني ، كما تم إجراء اختبار على بعض رسائل التوعية السابقة . وجاءت النتائج مؤكدة على أن الطفل يبدأ قيادة السيارة وهو في سن الخامسة عشرة إذ ذكر ٦٧%من أفراد العينة أنهم يستطيعون قيادة السيارة علماً أن

٣١% منهم ما بين ١١- ١٤ سنة وتؤكد نتائج الدراسة على أن ٦١% من أفراد العينة من طلبة المدارس لم يتعرفوا على حملات التوعية في مدارسهم بالرغم من أن غالبية الطلاب يؤكدون على أن آراء المعلم في الفصل هي أكثر الوسائل تأثيراً عليهم من بقية وسائل التوعية ، كما حظيت المحاضرات والندوات بالمرتبة الثانية . وتوضح النتائج أيضاً أن الوصول إلى طلبة المدارس من خلال وسائل الاتصال الجماهيري (إذاعة وتلفاز وصحافة) مازالت متدنية إذ ذكر ٤٨% من أفراد العينة أنه لم يسبق لهم الاطلاع على مطبوعات وإعلانات الحملات المرورية الصحفية وذكر ٥٧% أنه لم يسبق لهم سماع هذه الرسائل عبر الإذاعة ، وأفاد ٣٠% أنه لم يسبق لهم مشاهدتها عبر التلفاز والقنوات الفضائية . وتوصي الدراسة بأنه متى ما أردنا أن تحقق حملات التوعية للطلاب أهدافها فعليها الوصول إلى إقامة النشاطات غير الصفية مثل : المحاضرات والندوات والمهرجانات واللقاءات والزيارات بين الطلبة ورجال المرور .

<u>ثانياً / الدراسات المتعلقة بالبرامج التعليمية :</u>

وفي دراسة النافع ، وآخرون ، ١٤١٤هـ ، بعنوان: **<u>حول إدخال تعليم سلامة المرور في مقررات المرحلة المتوسطة في التعليم العام</u>** ، الهدف منها : التركيز على تطوير مادة تعليمية عن السلامة المرورية لتلاميذ المرحلة المتوسطة تهدف إلى رفع مستوى الوعي المروري ، وتكوين عادات سلوكية سليمة للقيادة والسلامة قبل قيامهم بالقيادة الفعلية للسيارات ، وقد تضمنت أهم الموضوعات المرتبطة بالسلامة المرورية والمعلومات الأساسية عن نظم المرور والسير وقيادة السيارة .

أما عن مصادر المعلومات فقد تم إعداد المادة التعليمية وأهمها نظام المرور وبعض البرامج التعليمية المطبقة في البلاد المتقدمة ، وعن محتوى هذا البرنامج التعليمي فهو يحتوي على الآتي : تعريف الأرصفة والخطوط الأرضية ، والمشي على الطريق ، وآداب الطريق في الإسلام ، والإشارات الضوئية واللافتات المرورية ، ومن هو رجل المرور ؟ وكيف تستخدم دراجتك بأمان ، وتعليم قيادة السيارات ، والرخصة ، والقيادة الأمنية للسيارات ، والمخالفات المرورية ، وحوادث السيارات ، والإسعافات الأولية ، والإطارات .

وتوزيع الموضوعات على صفوف المرحلة : من أجل توزيع الموضوعات المرورية السابقة على صفوف المرحلة المتوسطة وعلى ما يدرسه طلابها من مواد دراسية اختار فريق البحث مجموعة مكونة من٢٣ خبيراً بالمستوى العقلي والتحصيلي لطلاب هذه المرحلة . حيث خرجت بتوصيات أهمها :

أن هذه الموضوعات تهم كل شاب ولاغنى عنها لمن سيقود السيارة وتقسيمها على المواد الدراسية سيفقد هذه الموضوعات قيمتها الكبرى . حيث إن هذه الموضوعات تتميز بالآتي : التسلسل المنطقي ، التدرج في المادة المرورية ، الشمول الذي يلزم سائق وراكب السيارة وعابر الطريق، الترابط بين الموضوعات بشكل كبير يضعف إذا وزعت على المواد المختلفة في سنوات مختلفة .

لذلك اقترح أن تقدم هذه الموضوعات مترابطة كما وردت في النصف الثاني من الصف الثالث المتوسط بواقع حصة كل أسبوع ، باسم مادة الثقافة المرورية ، وهناك ملاحظة أخرى وهي أنه من الأجدر والأنفع للطلاب عرض هذه المادة القيمة والتي يحتاج إليها الجميع على أشرطة فيديو . وبصورة حية أو تمثيلية باستخدام الصور المتحركة كما هو الحال في برنامج سلامتك الذي أثبت الاستفادة منه .

وللسيف ، ١٤١٨هـ ، دراسة بعنوان : **إدخال تعليم السلامة في المناهج** ، وقد استهدفت تحديد دور المؤسسات التعليمية في سلامة المرور بدءاً من مرحلة رياض الأطفال وانتهاء بالجامعة ، من منطلق أن المؤسسات التعليمية تقوم بدور مهم في صياغة سلوك الفرد ، وليكن في تلك الصياغة ما يساهم منها في سلامة المرور للمجتمع . واستخدم الباحث المنهج الوصفي .

توصلت الدراسة إلى نتائج أهمها : إدخال مفاهيم السلامة المرورية في مرحلة رياض الأطفال والتمهيدي والابتدائي ومقرر الثقافة المرورية في المرحلة المتوسطة والثانوية ، وبرامج خاصة لتعليم السلامة المرورية ، وتعليم قيادة السيارات ، والإسعافات الأولية ضمن مناهج الكليات دون الجامعية ، لإعداد مدرسين في هذه المجالات وفق تخصص تلك الكليات ، حتى يمكن دعم مدارس تعليم القيادة بمدرسين ومدربين سعوديين مؤهلين في هذه المجالات ، وإدخال برنامج تعليم السلامة المرورية

في كليات إعداد المعلمين ، حتى يتمكن المعلمون في هذه الكليات من تدريس سلامة المرور في مراحل التعليم التي يعملون بها بعد تخرجهم . مع التدريب على رأس العمل كذلك . وتثقيف المخالفين للأنظمة والتعليمات المرورية وتوعيتهم بإعداد برنامج تدريب في سلامة المرور يعطى لهم في دور التوقيف والسجون، ويعد اجتياز هذا البرنامج شرطاً لتخفيف عقوبة السجن والإيقاف.

وتطرق عبدالعال ، ١٤١٨هـ ، عن دراسة بعنوان : **نحو استراتيجية وطنية لتقليل الحوادث** ، وحاولت هذه الدراسة إبراز حجم وأبعاد الحوادث المرورية في عدد من دول العالم مع مقارنة الوضع في المملكة التي تشهد اطراداً مستمراً في أعداد الحوادث . كما توضح الدراسة النظرة المستقبلية وكيف تعاملت عدد من دول العالم معها والأساليب التي اتبعت لتقليل حجم المشكلة . ولقد وضعت عدد من دول العالم المتقدمة أهدافاً وبرامج تحسين السلامة على الطرق وذلك للتأكد من اتخاذ القرارات السليمة. واستخدم الباحث المنهج (الوثائقي) المكتبي والتحليل في عرض معلوماته وتبرير اقتراحاته . وسلط الضوء على خصائص بعض البرامج لتحسين السلامة المرورية والمعايير المستخدمة فيها وإبراز تجارب بعض الدول في هذا المضمار مع التركيز على رسم إطار عام لاستراتيجية وطنية لتقليل الحوادث المرورية في المملكة . وتوضيح ضرورة تبني مثل هذه البرامج وإدراجها ضمن أهداف الخطط الخمسية .

ويرى إمكانية تحسين توعية البرامج المستخدمة لرفع كفايتها وفعاليتها وجعلها شاملة ومتكاملة وتغطي ثلاثة جوانب رئيسة وهي :

أولاً : التعليم، والتثقيف، وزيادة الوعي العام لتعليم السلوك البشري .

ثانياً : الهندسة، التقييم، والتخطيط الجيد لتفادي الأخطاء التصميمية .

ثالثاً : التزام التطبيق لأنظمة السير يجعل المواطن بأنه غير آمن من العقاب .

ومن ناحية أخرى يرى الباحث أن المملكة العربية السعودية قد تبنت سياسات مرورية فعالة للحد من تصاعد الحوادث المرورية ودعماً لبرامج السلامة المرورية مثل : برامج الفحص الدوري ، إنشاء لجنة وطنية للسلامة المرورية ، تشجيع الأبحاث العلمية ، تحسين برامج تعليم القيادة . ولكن الباحث يرى أن الصفة السائدة لهذه البرامج

والمجهودات : محدودة وذات نطاق ضيق . فلم تنبثق ضمن إطار كما هي غير متكاملة ، ولم تحدد هدفاً استراتيجياً رقمياً معنياً مرتبطاً بوقت زمني محدد ، ولم تستهدف شريحة معينة من المجتمع مما أثر على كفاية هذه المعايير في التأثير على أعداد الحوادث المرورية .

ويقدم الباحث توصياته التي قسمها إلى جزأين :

أولا : معايير إدارية وتنفيذية منها:إنشاء لجنة وطنية تنبثق من مجلس الوزراء مكونة من وزارة الداخلية ، ووزارة المواصلات ، ووزارة البلديات ، ووزارة الصحة ، ووزارة التخطيط، تكون مسؤوليتها إعداد استراتيجية وطنية لتقليل الحوادث المرورية ومتابعة تنفيذها . وإنشاء صندوق وطني لتمويل برامج السلامة المرورية ، تبني برامج تحديد السرعة داخل المناطق السكنية ، تشغيل وتوفير المعلومات للباحثين . وإلزام الجهات المعنية بإصدار تقارير إحصائية من الحوادث على مستوى المدينة وليس المناطق فقط، إدخال نظام النقاط للمخالفين وإلزامهم بإعادة التأهيل .

ثانياً : معايير فنية وتعليمية : الاستفادة من المساجد وخطب الجمعة لزيادة الوعي المروري وتنبيه الشباب ، تزويد كافة الدوريات بأجهزة تحديد السرعة ، إدخال نظام كاميرات ضبط السرعة . وإيجاد دوريات أمنية غير مميزة .

وأوضحت دراسة هلال ، ١٤١٨هـ ، بعنوان : **التنشئة المرورية لدى الطفل العربي** ، التي استهدفت محاولة إيجاد آلية للتنشئة المرورية للطفل العربي ، حيث فصلت هذه الآلية إلى أربع مراحل : مرحلة الروضة ، والمرحلة الابتدائية ، والمرحلة المتوسطة ، والمرحلة الثانوية ، وفي المرحلة الثانوية تم التوسع في هذه الآلية على ثمانية دروس هي كما يلي : الدرس الأول : هل يمكن تلافي الحادث؟ الدرس الثاني : فن البقاء على قيد الحياة ، الدرس الثالث : كيفية التعامل مع عربة تتبع عربتك ، الدرس الرابع : كيفية تفادي الاصطدام بعربة قادمة ، الدرس الخامس: كيف تتجنب الاصطدام في تقاطع ؟ الدرس السادس : فن التجاوز ؟ الدرس السابع : الاصطدام الغامض ، الدرس الثامن : كيفية تجنب الأنواع الأخرى من الاصطدامات . وقد تطرقت هذه الدروس إلى تعليم أسس القيادة السليمة ، وتعدت في ذلك إلى أساليب القيادة الدفاعية .

وفي دراسة البقمي ، ١٤٢١هـ، بعنوان : **التخطيط التعليمي للسلامة المرورية في المرحلة الثانوية** ، وهدفت الدراسة إلى تنمية الوعي بالسلامة المرورية لدى طلاب المرحلة الثانوية من خلال الدروس والبرامج التي تؤهل المعلمين لتقديم تلك البرامج ، إلى جانب الإجراءات التي يمكن للإدارة المدرسية أتباعها لرفع مستوى السلامة المرورية لدى الطلاب . واستخدم الباحث المنهج الوصفي التحليلي ، في دراسة مجتمع يتكون من جميع مديري ووكلاء ومعلمي ومرشدي وطلاب المرحلة الثانوية داخل مكة المكرمة ، وجدة ، والطائف . ثم خلص الباحث إلى عدد من النتائج والتوصيات عليها :

١. الأهداف من برنامج السلامة المرورية في المرحلة الثانوية : تزويد طلاب المرحلة الثانوية بالمعلومات ، والمعارف اللازمة عن السلامة المرورية . وتكوين مفاهيم واتجاهات إيجابية لدى طلاب المرحلة الثانوية عن السلامة المرورية (احترام أنظمة وقوانين المرور ، أو القيادة فن وذوق وأخلاق ، أو الطريق ملك للجميع) . وإكساب طلاب المرحلة الثانوية الممارسات السلوكية الصحيحة للسلامة المرورية (ربط حزام الأمان، التقيد بالسرعة القانونية ، الحصول على رخصة قيادة) .
٢. المحتوى التعليمي والتربوي لبرنامج السلامة المرورية : بناءً لما تضمنته نتائج الدراسة يتضح أن هناك حاجة ملحة وضرورية لتضمين مناهج التعليم بالمرحلة الثانوية مقررات عن السلامة المرورية ، وذلك بغرض إعدادهم إعداداً تعليمياً تربوياً لمواجهة المشكلات المرورية ، حيث أوصى الباحث لتحقيق ذلك بما يلي : الأحكام الشرعية والآثام والعقوبات المتعلقة بالمخالفات المرورية ويمكن تضمين ذلك بمنهج التربية الإسلامية ، والسلوك المروري المطلوب من طلاب المرحلة الثانوية ، والعلاقة بين شخصية المراهق والحوادث المرورية والخصائص النفسية لطالب المرحلة الثانوية وذلك ضمن مادة علم النفس ، وأنظمة وآداب المرور والقيادة السليمة ، ضمن مادة التربية الوطنية . والعوامل البيئية المؤثرة في القيادة (ضباب ، ورياح ، أمطار) وأساليب القيادة الصحيحة في تلك الظروف ، ضمن مادة الجغرافيا . والسرعة وتناسبها مع حجم السيارة ، ضمن مادة الفيزياء .

٣. إعداد المعلمين وتأهيلهم لتدريس السلامة المرورية في المرحلة الثانوية ويوصي الباحث لذلك : بمحاضرات تدريبية قصيرة الأجل عن السلامة المرورية يلقيها متخصصون في إدارة التعليم أو داخل المدارس . ودورات تدريبية تعطى من قبل جهات الاختصاص وذلك لمعلمي المقررات الدراسية التي سوف تضمن برنامج السلامة المرورية ، وإعطائهم الفرص لحضور المؤتمرات والندوات . وتزويدهم بالكتب والمطويات والنشرات من قبل جهات الاختصاص .

٤. الإجراءات الإدارية من قبل المدرس الثانوية للمساهمة في برنامج السلامة المرورية من خلال : توفير النشرات والكتيبات والمطويات ، وإجراء المسابقات الثقافية بين الطلاب ، ومنح شهادات تقديرية للطلبة المتميزين في السلوك المروري ، والعمل على تكوين جماعة (أصدقاء المرور) ضمن الأنشطة المدرسية ، وحث الطلبة على الحصول على رخصة قيادة بعد إيضاح أهميتها ، وإعطاء الطلبة الفرصة للمشاركة في أسابيع المرور .

٥. تحديد معايير لقياس درجة الوعي المروري من خلال : زيادة عدد الطلبة الحاصلين على رخصة قيادة ، واختفاء ظاهرة الأعطال بالسيارة ، وانسيابية حركة السير حول المدارس الثانوية . وانخفاض نسبة المخالفات المرورية التي يرتكبها طلاب المرحلة الثانوية .

ثالثاً / الدراسات المتعلقة بالتأهيل :

وعن دراسة المطيري ، ١٤٢١هـ ، بعنوان : **قيادة التلاميذ للسيارات وأثرها على الحركة المرورية في مدينة الرياض** ، قامت الدراسة للتعرف على نسب تلاميذ مدارس المرحلتين المتوسطة والثانوية الذين يعرفون قيادة السيارات ويقودون سياراتهم من وإلى منازلهم ، والذين يقودون سياراتهم بدون رخص أو تصاريح ، ومعرفة مدى المخالفات المرورية التي يرتكبها التلاميذ .

وتناولت هذه الدراسة ظاهرة قيادة تلاميذ المدارس للسيارات والمخالفات المرورية التي يرتكبونها . وقد وجد أن نسبة كبيرة من تلاميذ المدارس للمرحلتين المتوسطة والثانوية يقودون السيارات ، وأن غالبيتهم يقودون السيارات بدون رخص ،

وهناك نسبة عالية من التلاميذ من المرحلة المتوسطة والثانوية يتعمدون المخالفات المرورية التي يرتكبونها .

حيث توصلت الدراسة إلى النتائج : ٥٤% يقودون السيارات من المرحلة المتوسطة في الرياض ، ٨٧% من المرحلة الثانوية . و٧٩% من المرحلة المتوسطة يقودون السيارات بدون رخص ، ٥٨% من المرحلة الثانوية . و٧% من سائقي المرحلة المتوسطة كثيري المخالفات المرورية ، ٩% من المرحلة الثانوية . و١٣% من سائقي المرحلة المتوسطة يتعمدون ارتكاب المخالفات المرورية ، ٢٤% من المرحلة الثانوية . و٤٢% من سائقي المرحلة الثانوية تم إيقافهم بسبب المخالفات المرورية . و٢٤% من سائقي المرحلة المتوسطة تعرضوا لأخطار أثناء قيادتهم للسيارة، ٤٦% من الثانوية .

دراسة التويجري ، وآخرون ، ١٤٢٥هـ ، بعنوان : **قيادة صغار السن وتأثير ذلك على المخالفات المرورية** ، تعتبر قيادة صغار السن ظاهرة مميزة للمجتمع السعودي بسبب الرخاء الاقتصادي ، والتهاون في تطبيق النظام حيال صغار السن ، وعدم قيادة المرأة للسيارات ، وكثرة عدد أفراد الأسرة الواحدة ، والسماح باستخراج تصاريح القيادة قبل السن القانونية لاستخراج الرخصة ، واتباع بعض الأساليب الخاطئة للتنشئة الأسرية كالتدليل الزائد مثلاً . وقد استخدم الباحثون في هذه الدراسة ثلاث استبانات لجمع البيانات من ثلاث مجموعات من عينة الدراسة (الطلاب ، أولياء الأمور ، رجال المرور) ، وبعد إجراء الدراسة الرئيسة تم عرض وتفسير ومناقشة النتائج التي جاءت على النحو التالي : أن العنصر البشري كان مسؤولاً عن أكثر من٨٠% من الأسباب المساهمة في وقوع الحوادث والمخالفات المرورية ، والحوادث والمخالفات المرورية لهذه الفئة السنية التي ترتبط بسلوكيات وتصرفات خاصة ونمط الشخصية وأساليب معاملة الوالدين خاصة لصغار السن من السائقين .

دراسة العمرو ، والقحطاني ، ١٤٢٥هـ ، بعنوان : **الدور الذي يمكن أن تلعبه مدارس تعليم السيارات في الحد من المخالفات المرورية** ، حيث تناولت في تأسيس تعليم منهجي علمي منضبط تحت إشراف وتوجيه الجهات المسئولة ، علاوة على

إشراك القطاع الخاص في المهام المرورية ، وذلك بإيجاد ضوابط فيما يتعلق بالسائقين من صغار السن ، وكذلك في التعامل مع السائقين الذين تتكرر مخالفاتهم من خلال توعيتهم وتثقيفهم وتوجيههم في سبيل الحد من خطورتهم ، وتوصي الدراسة بتحسين المادة التعليمية التي تمنح للدارسين إلمامهم السريع بالمادة المرورية واستيعابها بصورة ميسرة ومقبولة .

واستخدم الباحث المنهج الوصفي ومن نتائج هذه الدراسة أن البيئة التأسيسية لمدارس تعليم القيادة تعتبر من الناحية التخطيطية والفنية والمنهجية والإدارية جيدة وعالية المستوى ، واتفاق نتائج الدراسة مع نتائج الوقوف الميداني على المدرسة من حيث ميدان التدريب والبنية الأساسية ، أن برامج التوعية التي تشارك بها المدرسة كنشرات تعتبر جيدة . وخلصت الدراسة إلى التوصيات، ومن أهمها : الاهتمام بالتنشئة المرورية للطفل في السن المبكرة من مرحلة الروضة بالتحديد . ويجب أن يكون مقدم هذه المادة على إلمام تام وإدراك كامل لأهمية ما يقدمه ، وأن يكون مثالاً يحتذي به لمتلقي لهذه المادة . ويجب إيصال معنى القيادة الدفاعية ، وجعله أساساً للقيادة السليمة . ويجب الاهتمام بالحالة النفسية والجسمية لقائد العربة . ويجب تعويد قائدي السيارات على الاهتمام بالمركبة دائماً .

المبحث الثاني: الدراسات المتعلقة بالاستراتيجيات العلاجية

أولاً / الدراسات المتعلقة بالعقوبات :

طرح القحطاني ، والمقبل ، ١٤١٨هـ ، دراسة بعنوان : **المخالفات المرورية أساليب التسجيل والمعالجة** ، واستخدما في الدراسة المنهج الوثائقي (المكتبي) والوصفي . حيث استعرضا في مقدمة البحث أنواع المخالفات المرورية مستندين في ذلك إلى نوعية العقوبة . ثم قدم الباحثان عرض مبسط لطريقة تسجيل المخالفات وانتقدوا الطريقة الحالية وقدما حلاً بديلاً مكوناً من ثلاث نقاط هي :

١. اعتماد التقنية بجهاز حاسب في الدورية يرتبط مباشرة بغرفة التحكم والسيطرة .
٢. إيجاد نماذج ثابتة ومقننة لاستخدامها في الإجراءات التشغيلية للحد من الأخطاء .
٣. اعتماد أسلوب التنفيذ حسب التسلسل .

بعد ذلك عرضا أهم الأسباب التي تؤدي لعدم تطبيق العقوبات وهي ما سمياها بالمعوقات ولعل أهمها : عدم العلاقة في تنفيذ العقوبات ، وعدم تطبيق نظام التأمين وجعله إلزاميا ، وكثرة المعوقات الواجب تسجيلها في قيمة المخالفة حيث تستغرق من رجل المرور وقتاً طويلاً ، وعدم تحديد فترة لتسديد المخالفة ، وعدم العمل بنظام النقاط

وفي ختام البحث قدم الباحثان توصيتهما . وأهم ما جاء فيها :

١. تطوير نظام الحاسب الآلي وخاصة نظام البصمة بالنسبة للسائق الأجنبي .
٢. وضع نهايات طرفية في الدورية للتأكد من سجل السائق قبل إصدار مخالفة له .
٣. تطبيق النظام بكل صرامة مقروناً بحسن التعامل وعدم المحاباة .
٤. العمل لنظام السجل التاريخي للسائق وذلك باستخدام نظام النقاط .
٥. تحديد فترة محددة لتسديد الغرامة، مثلاً أسبوع وإلا سوف تتضاعف الغرامة .
٦. تطوير الحس الأمني لرجل الأمن بالتدريب المستمر والمتابعة من قبل المسؤولين .

وأما دراسة العمرو ، ١٤١٨هـ ، بعنوان : **تطبيق العقوبات ونظام المخالفات المرورية** ، واستخدم منهجاً تحليلياً إحصائياً . وتناولت الدراسة موضوع العقوبات ونظام المخالفات المرورية كأحد المحاور الرئيسة للمؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية وقد اشتملت على المخالفات المرورية وما يترتب عليها من الناحية الشرعية . كما قدم الباحث عرضاً موجزاً لخبرة بعض الدول في التعامل مع المخالفات المرورية ، ثم الآثار الناتجة عنها ، وذلك من خلال تحليل لأخبار بعض المخالفات التي تنتج عنها بعض الحوادث المرورية . ثم تناول الباحث أنواع العقوبات والمخالفات والإحصائيات المرورية للمخالفات والحوادث ، كما تناول مستوى تطبيق العقوبات على المخالفين من خلال تحليل إحصائي .

وفيما يلي أهم ما توصل إليه الباحث : أن أكثر المخالفات شيوعاً بين مخالفي الأنظمة المرورية مرتبة حسب درجة شيوعها : السرعة الزائدة ، قطع الإشارة الضوئية ، ترك السيارة تعمل ثم النزول منها بقصد قضاء بعض الحاجات ، الوقوف غير النظامي ، القيادة بدون رخصة ، عكس السير ، عدم تجديد استمارة السيارة ، عدم فحص السيارة ، عدم تجديد رخصة القيادة . وأوصى الباحث بمايلي :

إعادة النظر في نظام المخالفات المرورية ، واستشعار الجوانب الشرعية لعقوبات المخالفات المرورية عند صياغة القانون الجديد فقد يكون هذا الجانب مؤثراً بحكم مجتمعنا المسلم، وأهمية العمل على صياغة خطة وطنية لمراقبة المخالفات المرورية والحد منها وتنفيذ العقوبات على المخالفين ، على أن تساهم في هذه الخطة جميع الجهات ذات العلاقة بالمهام المرورية . والتعرف على جميع الأسباب والمعوقات التي تحول دون ضبط المخالفات المرورية وكذلك التصرف مع الأسباب التي تحول دون تطبيق العقوبات . ودراسة إمكانية إشراك مؤسسات القطاع الخاص في أداء بعض المهام المرورية وضبط المخالفات .

وفيما قاله النصار ، ١٤٢٣هـ ، بعنوان : **المخالفات المرورية وفلسفة العقاب** ، حيث تطرق بأن فلسفة العقاب المروري تقوم على محاولة الربط بين الأحداث غير المحببة أو المؤلمة وبين الأحداث أو السلوكيات غير المرغوب فيها عند قيادة السيارات ، مثل الربط بين دفع المبالغ المالية وبين عدم ربط حزام الأمان أو السجن والحرمان من الحرية عند قطع الإشارة المرورية ، ويؤكد أن موضوع العقاب أنه لزيادة مطالبته وسرعة تأثيره فإنه يجب إيقاع العقوبة بالمخالف بعد الوقوع في السلوك غير المرغوب فيه مباشرة ودون تأخير حتى يعرف الفرد لماذا عوقب ؟

وأورد في النهاية الإشارة بأن العقاب وحده ليس كافياً لتعديل السلوك المروري الخاطئ أو غير المرغوب فيه بل لابد أن يصحبه التعزيز الإيجابي والثواب لمن يلتزم بالأنظمة والقوانين المرورية.

التعليق على الدراسات السابقة :

" إن وراء معظم حوادث المروري مخالفات مرورية " مقولة قالها الكثير من فئات المجتمع باختلاف شرائحهم ، وأن العلاقة طردية . وبداية العلاج هو فهم الداء وتعتبر المخالفات المرورية هي الداء الأول والسبب الرئيس والموصل للحوادث المرورية ، وتشكل خطراً بالغاً على المجتمع وتهدد ثرواته من الأرواح والممتلكات حتى صار ذا صلة وثيقة جداً بالحياة اليومية حيث تتجه اهتمامات المجتمع في مختلف الدوائر الوظيفية وخصوصا المسؤولين بنظام ولوائح المرور لإيجاد الحلول للحد من ظاهرة المخالفات المرورية وإعادة النظر لما يشوب النظام من سلبيات ومعوقات .

وأن الدراسات التي أعدت اتفقت على أن المخالفات المرورية تؤدي إلى تعطيل للمصالح وتشتيتاً للجهود وهدراً وإنفاقا في غير تنمية في الوقت الذي يتطلع فيه المجتمع إلى إسهامات تدفع عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية إلى أفاق المجتمع .

وكما اتضح ، أن الشباب هم أكثر الفئات العمرية ارتكاباً للمخالفات المرورية مما يؤدي إلى وقوعهم في الحوادث المرورية التي تسبب لهم خسائر جسيمة في الأرواح والممتلكات . وأنها الفئة الأقل التزاماً بأنظمة وتعليمات المرور فهي بحاجة إلى توجيه وإرشاد وتوعية مرورية لتعديل سلوكهم وتدريبهم على اتباع الأساليب الصحيحة السليمة لقيادة السيارات ، وأجمعت جميع الدراسات ، على أن ذلك لن يأتي إلا بالتربية والتعليم والتأهيل وتطبيق النظام بكل دقة ، فالجميع يريد وينادي بالتطبيق الحازم في النظام للمخالفين . فلا يمكن توفر تنمية الوعي المروري لدى الشباب إلا باحتضان التعليم إلى التوعية المرورية في جميع مراحلها ، وبذلك سيتشكل لديهم سلوك مروري سليم يؤهلهم لقيادة آمنة بعيدة عن الاندفاع والتهور ويجعلهم ملتزمين بجميع أنظمة المرور . الأمر الذي يؤدي – بمشيئة الله – في نهاية المطاف إلى انخفاض نسبة المخالفات المرورية ، ومما لا شك فيه أن الحاجة قائمة لإعداد برامج وخطط للسلامة المرورية وتنمية الوعي المروري .

وتتشابه هذه الدراسة مع الدراسات السابقة في أنها تتناول أهم مشكلة في المجال المروري وهي المخالفات المرورية ، من خلال توعية وإرشاد الشباب ، والبرامج وخطط السلامة المرورية ، وتنمية الوعي للأنظمة الحديثة .

فالدراسات السابقة تناولت ظاهرة المخالفات من جوانب منها : التوعية أو مدارس تعليم القيادة أو تعليم المرور في التعليم العام والعالي، وكذلك على الجوانب النفسية، أو الاجتماعية، أو التنظيمية، أو النظامية المرتبطة بالمخالفات المرورية.

وتركز هذه الدراسة على معظم الجوانب التي من شئنها تسعى إلى التصدي للمخالفات المرورية . فتنبثق ضرورة الدراسة الحالية في تكوين رؤية واضحة في قياس واقع الممارسة لاستراتيجيه وطنية ذات درجة عالية من الأهمية للتقليل من الكم الهائل المرتكب للمخالفات المرورية ، واضحة الأهداف والمعالم ولعدة فوائد منها تحديد أهداف لمستوى السلامة وجعل الدولة ملتزمة بهذا العمل وآخذاً بالاعتبار عدة خطوات تطبيقية لتزيد مثل هذه البرامج من مقدار الوعي العام ، وإيجاد رغبة ومشاركة شعبية عامة لتحسين مستوى السلامة بالإضافة إلى أنها تحتاج إلى دعم من القطاعات الخاصة والعامة لتبني مثل هذا الهدف ومساهمتهم في تحقيقه .

وتختلف هذه الدراسة عن الدراسات السابقة في مجالها المكاني والزمان والشريحة الكبيرة التي سوف تقام عليها هذه الدراسة ، وأنها ترتكز وبشكل كامل على قياس ممارسة إدارات المرور للاستراتيجيات الوقائية والعلاجية المتمثلة في التوعية والبرامج التعليمية والعقوبات ، مع تحديد ماذا يجب القيام به من قبل إدارات المرور إزاء أهمية تكثيف هذه الاستراتيجيات للحد من المخالفات المرورية .

وقد استفادت الدراسة الحالية من الدراسات السابقة بالآتي : أنها ساعدت الباحث على تصميم أداة الدراسة ، أنها ساعدت في طريقة العرض للإطار النظري ، والتعرف على المراجع العلمية ، ومقارنة نتائج الدراسة الحالية بتلك التي توصلت إليها الدراسات السابقة .

الفصل الثالث:

إجراءات الدراسة

- منهج الدراسة
- مجتمع الدراسة
- عينة الدراسة
- وصف عينة الدراسة
- أداة الدراسة
- صدق أداة الدراسة
- ثبات أداة الدراسة
- الأساليب الإحصائية

تمهيد :

في هذا الفصل تم توضيح الإجراءات التي تمت لإعداد هذه الدراسة والتي تشمل: منهج الدراسة، مجتمع الدراسة، عينة الدراسة، وصف عينة الدراسة، وأداة جمع المعلومات المتعلقة بالدراسة من حيث (البناء، والصدق، والثبات، والتطبيق)، وأخيرا، الأساليب الإحصائية المستخدمة في تحليل البيانات.

أولاً / منهج الدراسة :

نظراً لأن المنهج الوصفي يعتمد على دراسة الواقع أو الظاهرة كما توجد في الواقع ووصفها وصفاً دقيقاً أو يعبر عنها تعبيراً كمياً. (عبيدات، وآخرون، ٢٠٠٢م، ص ٢٤٧).

استخدم الباحث في هذه الدراسة المنهج الوصفي التحليلي باعتباره أنسب وأقرب مناهج البحث العلمي تلاؤماً مع هذه الدراسة.

ثانياً / مجتمع الدراسة :

يتكون مجتمع الدراسة من جميع ضباط وأفراد إدارات المرور بمدينة مكة المكرمة ومدينة جدة ومدينة الطائف، وسائقي المركبات .

حيث يوضح الجدول رقم (٣) جميع أفراد مجتمع الدراسة من العسكريين. فالضباط عددهم (١٦٨) ضابطاً منهم (٤٣) ضابطاً في مكة المكرمة ، و(٨٦) ضابطاً في جدة ، و(٣٩) ضابطاً في الطائف.

وأما الأفراد فعددهم (٣٤٤١) فرداً منهم (٩٤٩) فردا في مكة المكرمة ، و (١٨٦٧) فرداً في جدة ، و(٦٢٥) فرداً في الطائف.

أما بالنسبة إلى مجتمع السائقين فجميع السائقين المراجعين لإدارات المرور .

جدول رقم (٣)

بيان توضيحي لمجتمع الدراسة من الضباط

أعداد الضباط العاملين بإدارة المرور:

	عميد	عقيد	مقدم	رائد	نقيب	ملازم ١	ملازم ٢	المجموع
مكة	٠	٢	٧	٨	١٣	٦	٧	٤٣
جدة	١	١	١٧	٩	٢٤	٧	٢٧	٨٦
الطائف	٠	٢	٩	٨	٧	٨	٥	٣٩
المجموع	١	٥	٣٣	٢٥	٤٤	٢١	٣٩	١٦٨

أعداد الأفراد العاملين بإدارة المرور:

	ر. رقباء	رقيب ١	رقيب	و. رقيب	عريف	جندي ١	جندي	المجموع
مكة	١٨	٦٩	١٥٠	١٩٣	١٨٣	٢٤٧	٨٩	٩٤٩
جدة	٥	٥١	١٣٣	٢٠٠	٢٢٧	٣٨١	٨٧٠	١٨٦٧
الطائف	١٠	٤١	١٥٣	١٧١	٨٠	١٠١	٦٩	٦٢٥
المجموع	٣٣	١٦١	٤٣٦	٥٦٤	٤٩٠	٧٢٩	١٠٢٨	٣٤٤١

المصدر: من إعداد الباحث بموجب وثائق البيانات الخاصة لكل إدارة.

ثالثاً / عينة الدراسة :

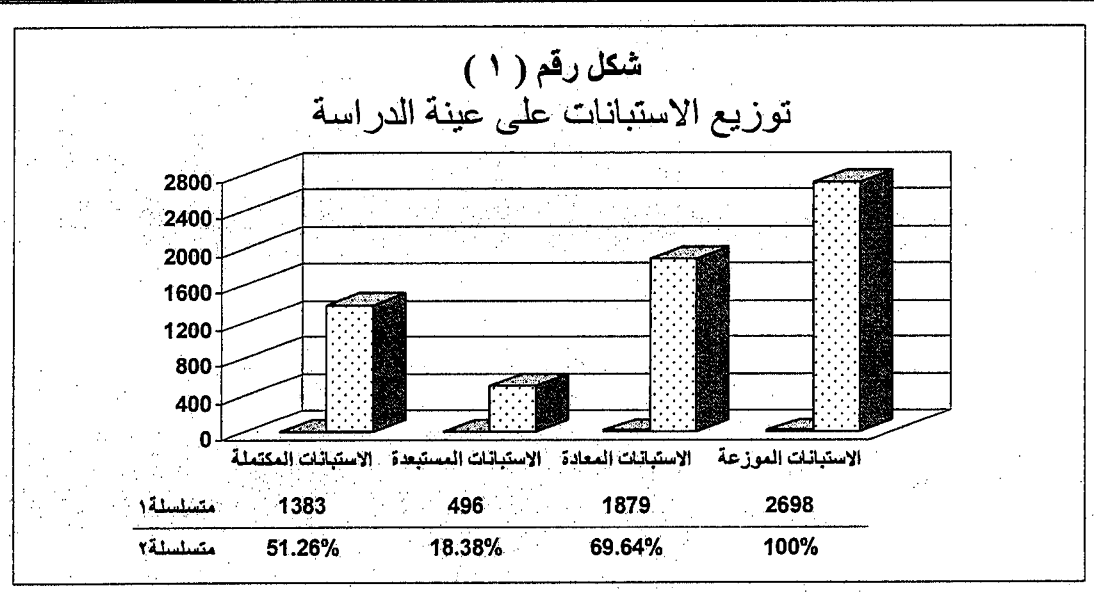
ونظراً لكبر حجم مجتمع الدراسة، فقد طبق الباحث أداة الدراسة على الآتي :
بالنسبة إلى الضباط فقد وزع عليهم جميعاً وبمختلف رتبهم . وأما الأفراد فقد وزع على عينة عشوائية . وأما السائقين فقد وزع الباحث على عينة عشوائية مكونة من المراجعين الذين يحملون رخص القيادة لإدارة المرور في مختلف الأقسام لكلٍ من مدينة مكة المكرمة ومدينة جدة ومدينة الطائف ولمدة خمسة أيام .

مما يعني تطبيق أداة الدراسة على (١٦٨) ضابطاً ، و (١١٨٠) فرداً ، وعلى (١٣٥٠) مراجعاً . وقد وزع عدد (٢٦٩٨) استبانة ، واسترجع ما مجموعه : (١٨٧٩) استبانة ، أي بنسبة (٦٩,٦٤٤ %) ، وبعد فحصها ومراجعتها استبعد : (٤٩٦) استبانة ، أي بنسبة (١٨,٣٨٤ %) ، لعدم اكتمال الإجابات عليها ، وبذلك أصبح عدد الاستبانات التي أجريت عليها نتائج الدراسة (١٣٨٣) استبانة ، أي بنسبة (٥١,٢٦ %) من الاستبانات الموزعة كما يتضح بالجدول رقم (٤) والشكل رقم (١).

جدول رقم (٤)

توزيع الاستبانات على عينة الدراسة

الاستبانات الموزعة		الاستبانات المعادة		الاستبانات المستبعدة		الاستبانات المكتملة	
العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة
٢٦٩٨	%١٠٠	١٨٧٩	%٦٩,٦٤	٤٩٦	%١٨,٣٨	١٣٨٣	%٥١,٢٦



رابعاً / وصف عينة الدراسة :

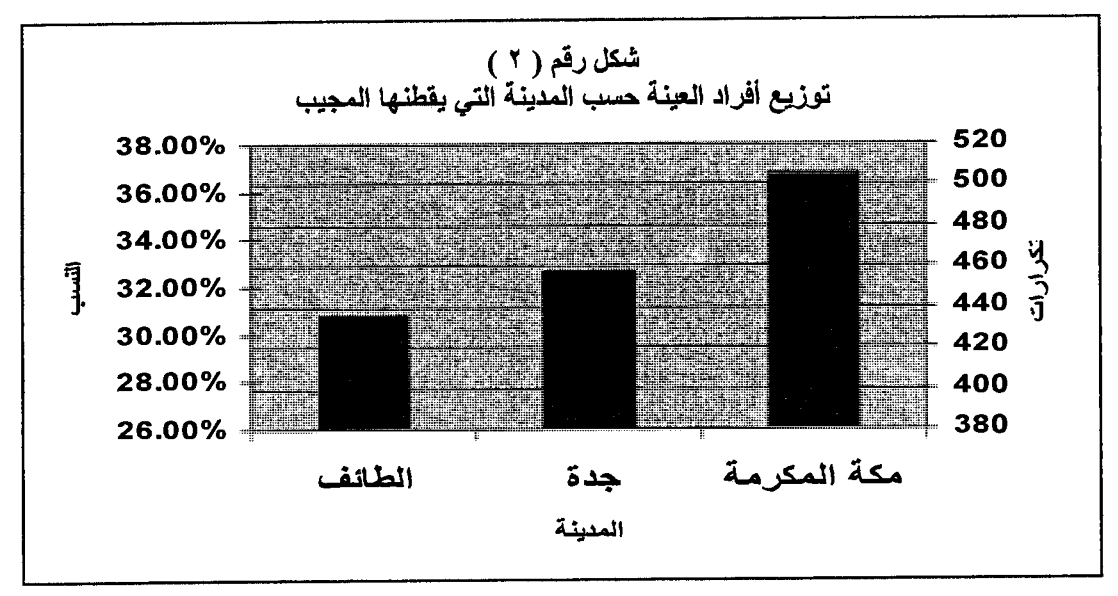
أجريت الدراسة على ضباط إدارات المرور وعينة عشوائية من الأفراد، وعينة عشوائية من سائقي المركبات المراجعين الذين يحملون رخص القيادة لإدارة المرور في مختلف الأقسام لكلٍ من مكة المكرمة وجدة والطائف ، وكانت خصائصها كما يلي:

جدول رقم (٥)

توزيع أفراد عينة الدراسة حسب المدينة التي يقطنها المجيب

المدينة	التكرارات	النسبة
مكة المكرمة	٥٠٦	%٣٦,٥٩
جدة	٤٥١	%٣٢,٦١
الطائف	٤٢٦	%٣٠,٨
المجموع	١٣٨٣	%١٠٠

يتضح من الجدول رقم (٥) ، أن العدد الأكبر من أفراد عينة الدراسة من مدينة مكة المكرمة، حيث بلغ العدد : (٥٠٦) فرداً ، أي بنسبة (%٣٦,٥٩) ، ثم تليها مدينة جدة ، حيث بلغ العدد : (٤٥١) فرداً، أي بنسبة (%٣٢,٦١) ، ثم مدينة الطائف ، حيث بلغ العدد : (٤٢٦) فرداً ، أي بنسبة (%٣٠,٨) ، حيث أصبح المجموع : (١٣٨٣) فرداً ، بنسبة (%١٠٠) . والشكل رقم (٢) يوضح ذلك .

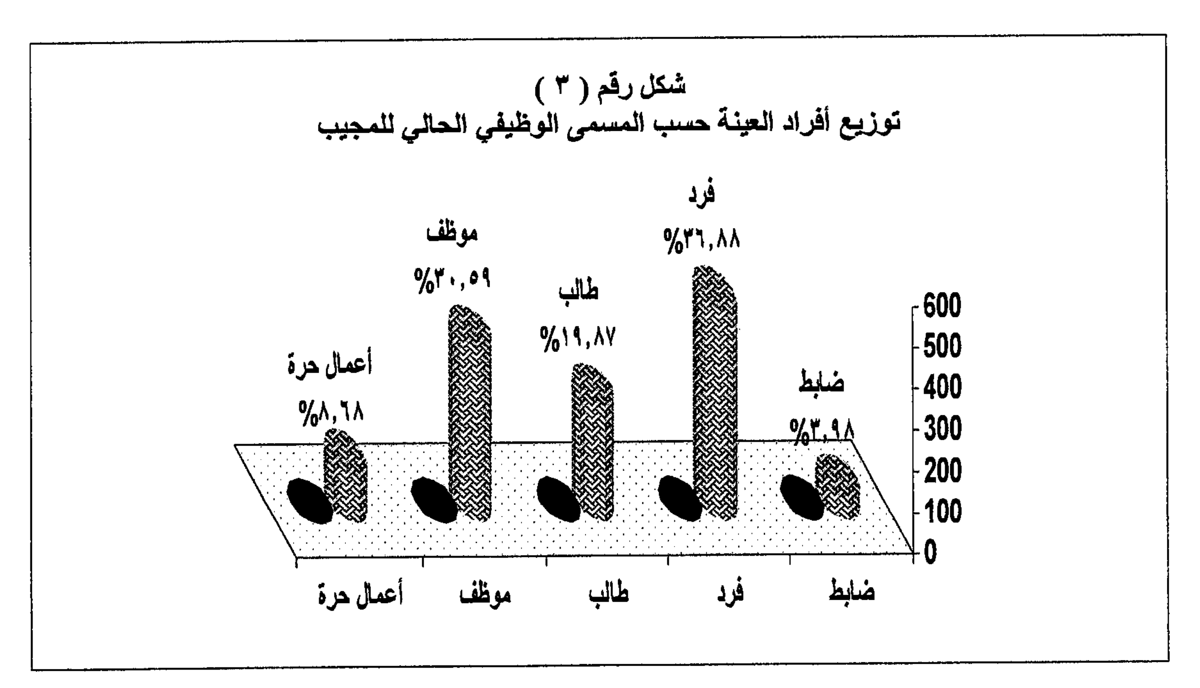


جدول رقم (٦)

توزيع أفراد عينة الدراسة حسب المسمى الوظيفي الحالي للمجيب

المسمى الوظيفي الحالي	التكرارات	النسبة
ضابط	٥٥	٣,٩٨%
فرد	٥١٠	٣٦,٨٨%
طالب	٢٧٥	١٩,٨٧%
موظف	٤٢٣	٣٠,٥٩%
أعمال حرة	١٢٠	٨,٦٨%
المجموع	١٣٨٣	١٠٠%

يتضح من الجدول رقم (٦) ، أن العدد الأكبر من أفراد عينة الدراسة من الأفراد العسكريين . حيث بلغ عددهم : (٥١٠) فرداً ، أي بنسبة (٣٦,٨٨%) ، بينما بلغ عدد الموظفين من سائقي المركبات المراجعين لإدارة المرور (٤٢٣) موظفاً ، أي بنسبة (٣٠,٥٩%) ، وبلغ عدد الطلاب (٢٧٥) طالباً ، أي بنسبة (١٩,٨٧%) ، وبلغ عدد الضباط (٥٥) ضابطاً ، أي بنسبة (٣,٩٨%) ، وبلغ عدد رجال الأعمال الحرة (١٢٠) فرداً ، أي بنسبة (٨,٦٨%) ، حيث بلغ المجموع : (١٣٨٣) فرداً ، بنسبة (١٠٠%) والشكل رقم (٣) يوضح ذلك .

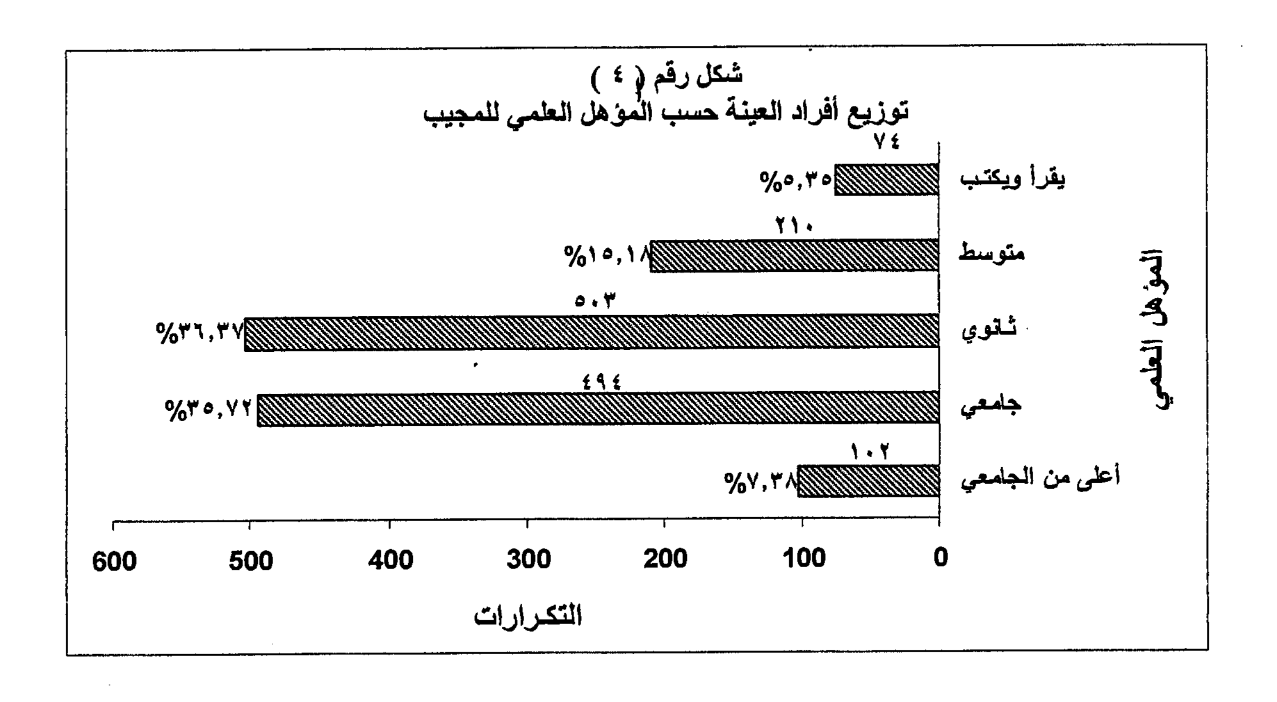


جدول رقم (٧)

توزيع أفراد عينة الدراسة حسب المؤهل العلمي للمجيب

المؤهل العلمي	التكرارات	النسبة
أعلى من الجامعي	١٠٢	%٧,٣٨
جامعي	٤٩٤	%٣٥,٧٢
ثانوي	٥٠٣	%٣٦,٣٧
متوسط	٢١٠	%١٥,١٨
يقرأ ويكتب	٧٤	%٥,٣٥
المجموع	١٣٨٣	%١٠٠

يتضح من الجدول رقم (٧) ، أن معظم أفراد عينة الدراسة يحملون المؤهل الثانوي ، حيث بلغ عددهم : (٥٠٣) فرداً ، أي بنسبة (٣٦,٣٧%) ، فيما بلغ عدد الذين يحملون المؤهل الجامعي (٤٩٤) فرداً ، أي بنسبة (٣٥,٧٢%) ، وبلغ عدد الذين يحملون المؤهل المتوسط (٢١٠) فرداً ، أي بنسبة (١٥,١٨%) ، وبلغ عدد الذين يحملون مؤهلاً أعلى من الجامعي (١٠٢) فرداً ، أي بنسبة (٧,٣٨%) ، وبلغ عدد الذين يقرأون ويكتبون (٧٤) فرداً ، أي بنسبة (٥,٣٥%) ، حيث بلغ المجموع : (١٣٨٣) فرداً ، بنسبة (١٠٠%) والشكل رقم (٤) يوضح ذلك.

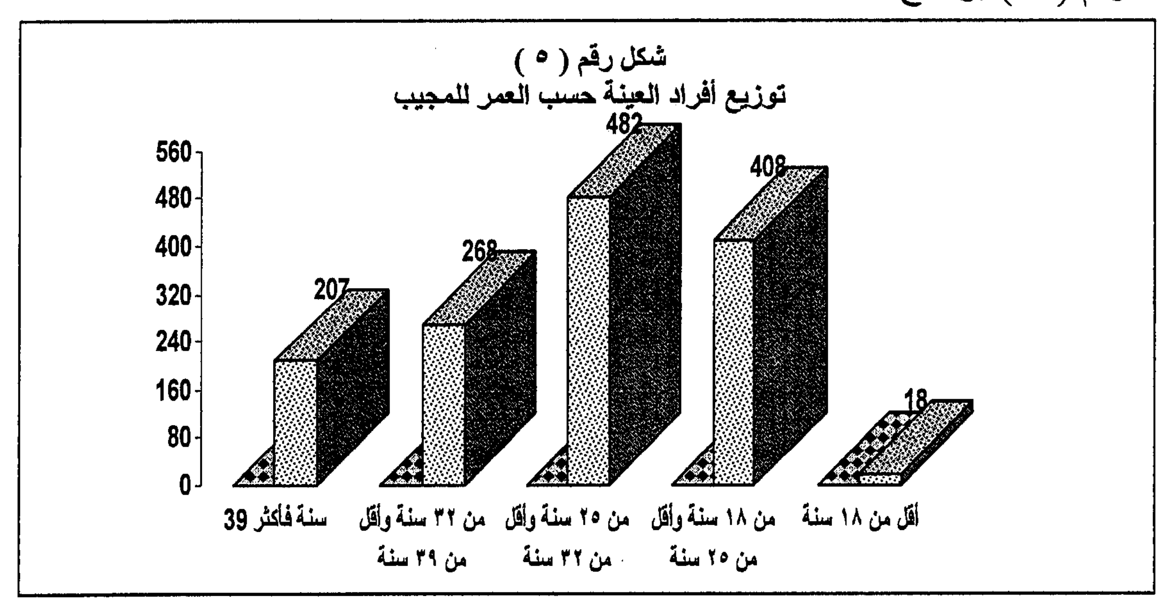


جدول رقم (٨)

توزيع أفراد عينة الدراسة حسب العمر للمجيب

العمر	التكرارات	النسبة
أقل من ١٨ سنة	١٨	١,٣%
من ١٨ سنة وأقل من ٢٥ سنة	٤٠٨	٢٩,٥%
من ٢٥ سنة وأقل من ٣٢ سنة	٤٨٢	٣٤,٨٥%
من ٣٢ سنة وأقل من ٣٩ سنة	٢٦٨	١٩,٣٨%
٣٩ سنة فأكثر	٢٠٧	١٤,٩٧%
المجموع	١٣٨٣	١٠٠%

يتضح من الجدول رقم (٨) ، أن معظم أفراد عينة الدراسة أعمارهم من ٢٥ سنة وأقل من ٣٢ سنة ، حيث بلغ عددهم : (٤٨٢) فردا ، أي بنسبة (٣٤,٨٥%) ، فيما بلغ عدد الذين أعمارهم من ١٨ سنة وأقل من ٢٥ سنة (٤٠٨) فرداً ، أي بنسبة (٢٩,٥%) ، وبلغ عدد الذين أعمارهم من ٣٢ سنة وأقل من ٣٩ سنة (٢٦٨) فرداً ، أي بنسبة (١٩,٣٨%) ، وبلغ عدد الذين أعمارهم ٣٩ سنة فأكثر (٢٠٧) فرداً ، أي بنسبة (١٤,٩٧%) ، وبلغ عدد الذين أعمارهم أقل من ١٨ سنة (١٨) فرداً ، أي بنسبة (١,٣%) ، حيث بلغ المجموع : (١٣٨٣) فرداً ، بنسبة (١٠٠%) والشكل رقم (٥) يوضح ذلك.



جدول رقم (٩)
التكرارات والنسب المئوية لمرتكبي المخالفات المرورية

م	العبارة	نعم		لا	
		ت	%	ت	%
١	سبق أن ارتكبت مخالفة مرورية	١٠٤١	٧٥,٣	٣٤٢	٢٤,٧

أظهرت نتائج الجدول رقم (٩) أن عدد مرتكبي المخالفات المرورية (١٠٤١) فرد أي بنسبة (٧٥,٣ %) من أفراد عينة الدراسة وهذا يعطي مؤشراً واضحاً إلى ضخامة وفداحة هذه المشكلة وعدم المبالاة للعواقب المادية والمعنوية ، وهذه النسبة مشتملة العسكريين والمواطنين ، وعدد الذين لم يرتكبوا المخالفات المرورية (٣٤٢) فرداً أي بنسبة (٢٤,٧ %) من أفراد عينة الدراسة .

جدول رقم (١٠)
التكرارات والنسب المئوية لعدد مرتكبي المخالفات المرورية

م	العبارة	مرة		مرتين		ثلاث مرات		لم يرتكب	
		ت	%	ت	%	ت	%	ت	%
١	عدد مرات ارتكاب المخالفات المرورية	٢٣٢	١٦,٨	٣٣٧	٢٤,٤	٤٧٢	٣٤,١	٣٤٢	٢٤,٧

وتظهر نتائج الجدول رقم (١٠) عند تفنيده عدد مرات ارتكاب المخالفات المرورية وجد أن الذين ارتكبوا مخالفات مرورية لمرة واحدة فقط (٢٣٢) فرداً أي بنسبة (١٦,٨ %) ، ولمرتين (٣٣٧) فرداً أي بنسبة (٢٤,٤ %) ، وثلاث مرات فأكثر (٤٧٢) فرداً أي بنسبة (٣٤,١ %) وتعتبر هذه هي النسبة الأكبر ، وهذا يؤول إلى عدم مبالاة سائق المركبة بالعقوبات المدرجة في نظام المرور ، ويقود ذلك إلى التشدد في فرض العقوبات بصرامة وعدم الأخذ بالاعتبارات الأخرى التي تقلل من تطبيق النظام بكل حزم وقوة .

جدول رقم (١١)
التكرارات والنسب المئوية للذين دفعوا غرامات المالية

م	العبارة	نعم		لا	
		ت	%	ت	%
١	دفعت غرامة مالية بسبب مخالفة	١٠١٣	٧٣,٢	٣٧٠	٢٦,٨

وبالنظر لنتائج الجدول رقم (١١) وجد أن الذين سبق لهم دفع الغرامة المالية بسبب مخالفات مرورية عددهم (١٠١٣) فرداً أي بنسبة (٧٣,٢ %) من أفراد عينة الدراسة ، يُربط ذلك بأن جميع المخالفين تقريباً سبق لهم دفع غرامات مالية ولكن بدون جدوى أو تقليل من ارتكاب المخالفات المرورية ، وأن الذين لم يسبق لهم دفع غرامات مالية عددهم (٣٧٠) فرداً أي بنسبة (٢٦,٨ %) من أفراد عينة الدراسة .

جدول رقم (١٢)
التكرارات والنسب المئوية للذين سحبت مركباتهم بسبب مخالفة

م	العبارة	نعم		لا	
		ت	%	ت	%
١	سُحبت عربتك بسبب مخالفة	٤٦٩	٣٣,٩	٩١٤	٦٦,١

وبالنظر لنتائج الجدول رقم (١٢) إن الذين سبق لهم أن تم إيقاف أو سحب عرباتهم بسبب مخالفات مرورية وجد أن عددهم (٤٦٩) فرداً أي بنسبة (٣٣,٩ %) من أفراد عينة الدراسة ، وأن الذين لم يسبق لهم أن تم إيقاف أو سحب عرباتهم بسبب مخالفات مرورية وجد أن عددهم (٩١٤) فرداً أي بنسبة (٦٦,١ %) من أفراد الدراسة

جدول رقم (١٣)
التكرارات والنسب المئوية للذين توقفوا في دائرة التوقيف بسبب مخالفة

م	العبارة	نعم		لا	
		ت	%	ت	%
١	توقفت في التوقيف بسبب مخالفة	٣٩٨	٢٨,٨	٩٨٥	٧١,٢

وبالنظر لنتائج الجدول رقم (١٣) يتضح أن عدد الذين سبق لهم أن تم إيقافهم في دائرة التوقيف بسبب مخالفات مرورية (٣٩٨) فرداً أي بنسبة (٢٨,٨ %) من أفراد عينة الدراسة ، وأن الذين لم يسبق لهم أن تم إيقافهم في دائرة التوقيف بسبب مخالفات مرورية وجد أن عددهم (٩٨٥) فرداً أي بنسبة (٧١,٢ %) من أفراد الدراسة

خامساً / أداة الدراسة :

فان دالين، ١٩٨٤م يقول " الاستفتاء أداة يستخدمها المشتغلون بالبحوث التربوية على نطاق واسع، للحصول على حقائق عن الظروف والأساليب القائمة بالفعل وإجراء البحوث التي تتعلق بالاتجاهات والآراء " ص ٤٣١ .

فقد استخدم الباحث الاستبانه أداة لجمع البيانات والمعلومات اللازمة للدراسة ، ونظرا لأنه لم يكن هناك استبانة مصممة لتحقيق هدف الدراسة ، فقد قام الباحث بمراجعة أدبيات الدراسة ، والاستعانة بكل ما كتب حول هذا الموضوع من مقالات ودراسات وبحوث علمية.

وبعد توجيه ومتابعة من المشرف على الدراسة صممت استبانة تحتوي على مجموعة من الأسئلة ذات العلاقة بمتغيرات الدراسة ، والباحث توخى من خلالها تحقيق أهداف الدراسة . وقد صممت الاستبانه على النحو التالي :

أولاً : ما يتعلق بالبيانات الأولية لأفراد عينة الدراسة وهم : (الضباط والأفراد العاملون في إدارات المرور ، وسائقو المركبات) . وقد اشتملت على أربعة أسئلة ، عن المدينة التي يقطنونها ، والمسمى الوظيفي الحالي ، والمؤهل العلمي ، والعمر .

ثانياً : فقد صممت على وضع جانبين للاختيار لكل عبارة خماسية التدرج ، أحدها متعلق بدرجة لواقع الممارسة الفعلية للعبارة ، وأما الأخرى فتتعلق بدرجة الأهمية في ضرورة تطبيق تلك العبارة على الواقع .

وعن العبارات فهي تتعلق بالاستراتيجيات التي تقوم إدارات المرور بتقديمها للحد من المخالفات المرورية وتشمل (٤٦) عبارة موزعة على محورين كالتالي :

المحور الأول : يتعلق بالاستراتيجيات الوقائية وتشتمل على (٣٥) عبارة موزعة على ثلاثة محاور رئيسة وهي على النحو التالي :

البعد الأول : ما يتعلق بالتوعية المرورية ويشمل العبارات من (١ إلى ١٦).

البعد الثاني : ما يتعلق بالبرامج التعليمية ويشمل العبارات من (١٧ إلى ٢٧).

البعد الثالث : ما يتعلق بالتأهيل ويشمل العبارات من (٢٨ إلى ٣٥).

المحور الثاني : ما يتعلق بالاستراتيجيات العلاجية وتشتمل على (١١) عبارة محددة على بُعد رئيس واحد وهو العقوبات ويشمل العبارات من (٣٦ إلى ٤٦) .

ثالثاً : مكون من عدة أسئلة توضح مرتكب المخالفات المرورية وكم عدد المرات التي ارتكب فيها مخالفات مرورية؟ وهل سبق له وأن دفع غرامة مالية؟ وهل سبق له وأن تم إيقاف أو سحب السيارة؟ وأخيرا هل تم إيقافه في دائرة التوقيف؟.

رابعاً: سؤال لتدرج العقوبات ليتم ترتيبها من قبل المجيب في مجتمع الدراسة لمعرفة وجهة العينة في ترتيب العقوبات.

سادساً / صدق أداة الدراسة :

تشمل المظهر العام للاستبانه والصورة الخارجية لها من حيث المفردات، وكيفية صياغتها، ومدى وضوحها، وتعليمات الاستبانه ومدى دقتها وموضوعيتها.

وبناءً على ذلك وبعد تصميم الاستبانة في صورتها الأولية (انظر ملحق ٤ ، ص١٦٥) ، قام الباحث بتوزيعها، على مجموعة من أعضاء هيئة التدريس بكلية التربية بجامعة أم القرى، وكذلك أعضاء هيئة التدريس بكلية المعلمين بمكة والطائف وبعض التربويين، وبعض من أهل الاختصاص في الإدارة العامة للمرور وإدارات المرور المختلفة بمدن المملكة من ذوي التخصص ، وكذلك وزعت مجموعة على المتخصصين من أعضاء هيئة التدريس بمعهد الإدارة العامة .

وقد أخذ بآراء المحكمين حيال إعادة صياغة بعض الفقرات من تعديل و إضافة وحذف ، وقد تمت صياغة الاستبانة في صورتها النهائية حيث اشتملت على (٤٦) عبارة وسؤالين يوضحان المخالفات المرورية وعقوباتها. (انظر ملحق٥، ص١٧٤).

وحسب الصدق الذاتي لدرجة الممارسة والأهمية والكلية على أساس أنه يساوي الجذر التربيعي لدرجة الثبات (ألفا كرونباخ للممارسة ، والأهمية ، والدرجة الكلية) فكان مقداره = (٠,٩٧٥٠) ، (٠,٩٧٨٥) ، (٠,٩٦٦٥) على التوالي.

سابعاً / ثبات أداة الدراسة (الاستبانة) وصدق ارتباط عباراتها :

أورد عبيدات، وآخرون، (١٤١٢هـ، ص ١٥٩) بأن الثبات هو : دقة المقياس ، أو اتساقه ، والمقياس الثابت هو : الذي يعطي نتائج متقاربة ، أو نفس النتائج ، إذا طبق أكثر من مرة في ظروف متماثلة ، والصدق : يقصد به أن المقياس يقيس ما وضع لقياسه ، أي يقيس السمة أو الظاهرة التي وضع لقياسها ولا يقيس غيرها أو يقيس ظاهرة أو سمة أخرى معها .

كما يرى مقدم (١٩٩٣م ، ص ١٥٢) ، أن الثبات هو مدى استقرار ظاهرة معينة في مناسبات مختلفة ، وأن ثبات الاختبار هو مدى الدقة والاتساق أو استقرار نتائجه ، فيما لو طبق على عينة من الأفراد في مناسبتين مختلفتين . وحسب معامل الثبات بالطرق التالية :

أولاً : عن طريق حساب معامل (ألفا كرونباخ)، كما في الجدول رقم (١٤).

جدول رقم (١٤)
حساب معاملات الثبات بالطرق المختلفة

المقياس	الطريقة	قيمة معامل الثبات
درجة الممارسة	ألفا كرونباخ	٠,٩٥٠٦
	سبيرمان / براون	٠,٨٤٨٩
	جوتمان	٠,٨٤٨٩
درجة الأهمية	ألفا كرونباخ	٠,٩٥٧٥
	سبيرمان / براون	٠,٨٦٤٩
	جوتمان	٠,٨٦٤٤
الدرجة الكلية	ألفا كرونباخ	٠,٩٣٤٢
	سبيرمان / براون	٠,٩٢٢٣
	جوتمان	٠,٩٤٣٤

ويتضح من الجدول السابق أن قيمة ألفا كرونباخ لدرجة الممارسة تساوي (٠,٩٥٠٦) أي تمتع مقياس الممارسة بدرجة عالية من الثبات، و أن قيمة ألفا كرونباخ لدرجة الأهمية تساوي (٠,٩٥٧٥) أي تمتع مقياس الأهمية بدرجة عالية من الثبات، وأما بالنسبة إلى الدرجة الكلية (للممارسة ، وللأهمية) فقيمة ألفا كرونباخ

وجد أنها تساوي (٠,٩٣٤٢) وهذا يدل على تمتع الاستبانة بدرجة عالية من الثبات للممارسة والأهمية تأكيدا لنتائج أي يمكن الاعتماد عليها وعلى النتائج المتحصله منها .

ثانياً : وحسب معامل الثبات بطريقة التجزئة النصفية وذلك عن طريق معامل الارتباط (سبيرمان / براون ، وجوتمان) كما يتضح من الجدول رقم (١٤) كالآتي :

(أ). بالنسبة إلى درجة الممارسة فوجد أن قيمة معامل الثبات سبيرمان / براون يساوي (٠,٨٤٨٩) ، وقيمة معامل الثبات جوتمان يساوي (٠,٨٤٨٩) أي تمتع مقياس درجة الممارسة بدرجة عالية من الثبات .

(ب). وأما بالنسبة إلى درجة الأهمية فوجد أن قيمة معامل الثبات سبيرمان / براون يساوي (٠,٨٦٤٩) ، وقيمة معامل الثبات جوتمان يساوي (٠,٨٦٤٤) أي تمتع مقياس درجة الأهمية بدرجة عالية من الثبات .

(ت). وبالنسبة إلى الدرجة الكلية (للممارسة – والأهمية) فوجد أن قيمة معامل الثبات سبيرمان / براون يساوي (٠,٩٢٢٣)، وقيمة معامل الثبات جوتمان يساوي (٠,٩٤٣٤) أي تمتع المقياس لدرجة الممارسة والأهمية بدرجة عالية من الثبات .

ثالثاً : باستخدام الاتساق الداخلي ، وفيها يحسب معامل ارتباط (بيرسون) بين الأبعاد وبعضها وبين كل بعد والدرجة الكلية ، كما في الجدول رقم (١٥) و (١٦) :

جدول رقم (١٥)
حساب الصدق للعينة بطريقة الاتساق الداخلي **للممارسة**
(معامل الارتباط بين الأبعاد وبعضها ، وبين كل بعد والدرجة الكلية)

البعد	البعد الأول (التوعية)	البعد الثاني (البرامج التعليمية)	البعد الثالث (التأهيل)	البعد الرابع (العقوبات)	الدرجة الكلية
البعد الأول (التوعية)	—	٠,٦٩٦	٠,٥٨٣	٠,٥١٦	٠,٨٦١
البعد الثاني (البرامج التعليمية)	X	—	٠,٧١٠	٠,٦١٥	٠,٨٩٨
البعد الثالث (التأهيل)	X	X	—	٠,٦٠٢	٠,٨٢٨
البعد الرابع (العقوبات)	X	X	X	—	٠,٧٨٨
الدرجة الكلية	X	X	X	X	—

من الجدول السابق يتضح أن النتائج تشير إلى وجود درجة عالية من الثبات عن طريق الاتساق الداخلي لدرجة الممارسة بين جميع الأبعاد وبين الدرجة الكلية للاستبانة ، حيث تراوحت قيمة معامل الارتباط من (٠,٧٨٨) وذلك للبُعد الرابع إلى (٠,٨٩٨) للبعد الثاني ، وجميع هذه القيم ذات دلالة إحصائية عند مستوى (٠,٠٥) .

ومما سبق يظهر أن هناك اتساقاً وتناسقاً بين كل بعد والمقياس ككل، ومما يدل على أن درجة الارتباط ككل مرتفعة، وهذا مؤشر واضح على صدق وثبات الاستبانة .

جدول رقم (١٦)
حساب الصدق للعينة بطريقة الاتساق الداخلي **للأهمية**
(معامل الارتباط بين الأبعاد وبعضها ، وبين كل بعد والدرجة الكلية)

البعد	البعد الأول (التوعية)	البعد الثاني (البرامج التعليمية)	البعد الثالث (التأهيل)	البعد الرابع (العقوبات)	الدرجة الكلية
البعد الأول (التوعية)	—	٠,٧٧٧	٠,٦٦٩	٠,٥٧٦	٠,٨٩٢
البعد الثاني (البرامج التعليمية)	X	—	٠,٧٣٠	٠,٦٧٢	٠,٩١١
البعد الثالث (التأهيل)	X	X	—	٠,٦٤٦	٠,٨٤٤
البعد الرابع (العقوبات)	X	X	X	—	٠,٨٢٨
الدرجة الكلية	X	X	X	X	—

من الجدول السابق يتضح أن النتائج تشير إلى وجود درجة عالية من الثبات عن طريق الاتساق الداخلي لدرجة الأهمية بين جميع الأبعاد وبين الدرجة الكلية للاستبانة ، حيث تراوحت قيمة معامل الارتباط من (٠,٨٢٨) وذلك للبُعد الرابع إلى (٠,٩١١) للبعد الثاني ، وجميع هذه القيم ذات دلالة إحصائية عند مستوى (٠,٠٥) .

ومما سبق يظهر أن هناك اتساقاً وتناسقاً بين كل بعد والمقياس ككل ، ومما يدل على أن درجة الارتباط ككل مرتفعة ، وهذا مؤشر ودليل واضح على صدق وثبات الاستبانة.

ثامناً / الأساليب الإحصائية المستخدمة في الدراسة :

بناءً على طبيعة الدراسة والأهداف التي تسعى لتحقيقها ، ووفقاً لآراء المختصين في مجال التحليل الإحصائي ، حللت البيانات باستخدام الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS) ، حيث استخدم الباحث الأساليب الإحصائية التالية :

(أ). مقاييس النزعة المركزية :

فقد استخدم الباحث من هذه المقاييس المتوسط الحسابي، وهو بدوره يساعد في معرفة مدى تماثل أو اعتدال استجابات أفراد العينة، فإذا كان المتوسط مرتفعاً، دل ذلك على أن القيمة مرتفعة ، وإذا كان المتوسط صغيراً ، دل ذلك على وجود قيمة صغيرة متطرفة ، والمتوسط الحسابي ، عبارة عن مجموع درجات الأفراد على عدد الأفراد .

(ب). مقاييس التشتت :

وتفيد هذه المقاييس في معرفة ما إذا كانت الاستجابات متساوية الدرجات أم أن هناك تبايناً كبيراً ، وقد استخدم الباحث في هذه الدراسة الانحراف المعياري الذي يعد من أهم مقاييس التشتت ، ويعرف بأنه الجذر التربيعي لمتوسط مربعات القيمة عن متوسطها الحسابي ، ويفيد في معرفة طبيعة توزيع أفراد العينة ، أي مدى انسجامها ، وهو يتأثر بالمتوسط الحسابي والدرجات المتطرفة أو تشتتها ومدى صلاحية الاختبار المطبق ، ويفيدنا أيضاً في مقارنة مجموعة بمجموعة أخرى .

(ت). التكرارات والنسب المئوية :

استخدم أسلوب تحليل التكرارات وحساب النسب المئوية ، لوصف عينة الدراسة والتعرف على استجابات أفراد عينة الدراسة ، وذلك للإجابة عن جميع تساؤلات الدراسة .

فقد استخدم الباحث أسلوب تحليل التكرارات ، والنسب المئوية ، والمتوسطات الحسابية ، والانحرافات المعيارية لوصف عينة الدراسة والتعرف على استجاباتهم حول كل عبارة من عبارات المقياس وحول كل بُعد من أبعاد الدراسة.

(ث). أسلوب تحليل التباين (ANOVA) :

استخدم الباحث أسلوب تحليل التباين الأحادي (ANOVA) للإجابة عن السؤال الثالث والسؤال الرابع من أسئلة الدراسة ، لمعرفة فروق ذات دلالة إحصائياً حول واقع ممارسة وأهمية التخطيط للاستراتيجيات الوقائية والعلاجية لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية وفقا لمتغير المدينة والمسمى الوظيفي والمؤهل العلمي والعمر .

(ج). اختبار (ت) T . TEST :

يستعمل اختبار (ت) لقياس دلالة فروق المتوسطات المرتبطة للعينات المتساوية وغير المتساوية ، وقد استخدم الباحث اختبار (ت) للإجابة عن السؤال الخامس من أسئلة الدراسة ، وذلك لمعرفة هل هناك فروق ذات دلالة إحصائياً بين تصورات عينة الدراسة حول واقع الممارسة ودرجة الأهمية للاستراتيجيات الوقائية والعلاجية لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية وفقا لمتغير المدينة والمسمى الوظيفي والمؤهل العلمي والعمر.

الفصل الرابع :

تحليل نتائج الدراسة وتفسيرها

عرض النتائج وتحليلها

- أولاً : إجابة السؤال الأول
- ثانياً : إجابة السؤال الثاني
- ثالثاً : إجابة السؤال الثالث
- رابعاً : إجابة السؤال الرابع
- خامساً : إجابة السؤال الخامس
- سادساً : إجابة السؤال السادس
- سابعاً : إجابة السؤال السابع
- ثامناً : إجابة السؤال الثامن
- تاسعاً : مناقشة نتائج الدراسة

عرض النتائج وتفسيرها

بعد أن قام الباحث بتوضيح أداة الدراسة وطرائق جمع المعلومات ، والأساليب الإحصائية المستخدمة ، تناول في هذا الفصل نتائج الدراسة وتفسيرها .

وقد عمل مفتاحاً للحصول على درجات استجابات أفراد عينة الدراسة ، وكانت درجات المفتاح كالتالي:

أولا / درجات لإجابات أفراد العينة على عبارات الأبعاد لدرجة الممارسة هي :

التدرج (لدرجة الممارسة)	الدرجة	المدى	تفسير الدرجة
أبداً	١	أقل من ١,٨٠	ممارستها منعدمة
نادرا	٢	من ١,٨٠ وأقل من ٢,٦٠	ممارستها منخفضة
أحياناً	٣	من ٢,٦٠ وأقل من ٣,٤٠	ممارستها متوسطة
غالباً	٤	من ٣,٤٠ وأقل من ٤,٢٠	ممارستها عالية
دائماً	٥	من ٤,٢٠ إلى ٥	ممارستها عالية جداً

وطبقاً لدرجات المفتاح السابق ، فإن درجات إجابات أفراد العينة عن أي عبارة من عبارات الأبعاد لدرجة الممارسة ، إذا بلغت المدى الموضح في الجدول السابق فإن ذلك يدل على درجة الممارسة على الواقع الفعلي لها.

ثانياً / درجات لإجابات أفراد العينة على عبارات الأبعاد لدرجة الأهمية هي :

التدرج (لدرجة الأهمية)	الدرجة	المدى	تفسير الدرجة
غير مهمة جداً	١	أقل من ١,٨٠	أهميتها منعدمة
قليلة الأهمية	٢	من ١,٨٠ وأقل من ٢,٦٠	أهميتها منخفضة
مهمة إلى حد ما	٣	من ٢,٦٠ وأقل من ٣,٤٠	أهميتها متوسطة
مهمة	٤	من ٣,٤٠ وأقل من ٤,٢٠	أهميتها عالية
مهمة جداً	٥	من ٤,٢٠ إلى ٥	أهميتها عالية جداً

وطبقاً لدرجات المفتاح السابق ، فإن درجات إجابات أفراد العينة عن أي عبارة من عبارات الأبعاد لدرجة الأهمية ، إذا بلغت المدى الموضح في الجدول السابق فإن ذلك يدل على أهمية احتياج ودعم تطبيق هذه العبارة على الواقع الفعلي لها.

أولاً / السؤال الأول : ما درجة ممارسة إدارات المرور للاستراتيجيات الوقائية (التوعية ، البرامج التعليمية ، التأهيل) لمواجهة المخالفات المرورية من وجهة نظر ضباط وأفراد المرور وسائقي المركبات؟

إجابة السؤال الأول :

للإجابة عن هذا السؤال حُسبت التكرارات والنسب المئوية والمتوسطات الحسابية والترتيب حسب قيم المتوسط الحسابي لاستجابات أفراد عينة الدراسة والانحرافات المعيارية لكل عبارة من عبارات أبعاد الدراسة لدرجة الممارسة كما ستوضح الجداول التالية :

جدول رقم (١٧)
التكرارات والنسب المئوية والمتوسط الحسابي والترتيب والانحراف المعياري للاستراتيجيات الوقائية البعد الأول (التوعية) لدرجة الممارسة

الاستراتيجيات الوقائية : البعد الأول (التوعية)

م	العبارة	التكرارات: أبدا		نادرا		أحيانا		غالبا		دائما		المتوسط الحسابي	الترتيب	الانحراف المعياري
		ت	%	ت	%	ت	%	ت	%	ت	%			
١	تقديم محاضرات وندوات مستمرة حول التوعية المرورية لمستخدمي الطريق.	٢١١	١٥,٣	٤٣٧	٣١,٦	٤٢٧	٣٠,٩	١٨٤	١٣,٣	١٢٤	٩	٢,٦٩	٦	٠,٣٧
٢	نشر التوعية المرورية من خلال الصحف المحلية والنشرات والمطويات.	١٠٠	٧,٢	٤٧٠	٣٤	٣٦٩	٢٨,٦	٢٨٠	٢٠,٢	١٣٧	٩,٩	٢,٩٢	١	٠,٢٩
٣	تقديم محاضرات وندوات التوعية المرورية عبر القنوات المرئية (التلفزيون) والمسموعة (الراديو).	١٤٢	١٠,٣	٤٣٩	٣١,٧	٤٩٥	٣٥,٨	١٩٠	١٣,٧	.١١٧	٨,٥	٢,٧٨	٥	٠,٣٥
٤	تقديم محاضرات وندوات للتوعية المرورية عبر المدارس والجامعات بشكل دوري.	٢٥٢	١٨,٢	٥١٠	٣٦,٩	٣٧٣	٢٧	١٧١	١٢,٤	٧٧	٥,٦	٢,٥	٧	٠,٥٠
٥	تخصيص أسابيع المرور لتفعيل التوعية المرورية عبر مؤسسات المجتمع.	٢٥٠	١٨,١	٣٧٤	٢٧	٣٤٩	٢٥,٢	٢٢٠	١٥,٩	١٩٠	١٣,٧	٢,٨	٤	٠,٢٥
٦	تخصص بعض خطب الجمع والدروس التي تقام عقب الصلوات للتوعية المرورية من وقت لآخر من خلال التعاون مع الخطباء.	٥٠٦	٣٦,٦	٤٢٣	٣٠,٦	٢٩٣	٢١,٢	٩٧	٧	٦٤	٤,٦	٢,١٣	١٦	٠,٨٤
٧	استغلال اللوحات الإعلانية في ملاعب الكرة لعرض إرشادات مرورية بالتعاون مع الرئاسة العامة للشباب	١٧٨	١٢,٩	٤١٦	٣٠,١	٤٠٥	٢٩,٣	٢٥٩	١٨,٧	١٢٥	٩	٢,٨١	٣	٠,٢٣
٨	إعداد عروض عن التوعية المرورية في الميادين العامة عند إشارات المرور من خلال اللوحات الإعلانية السينمائية.	٣٣٢	٢٤	٤٦٢	٣٣,٤	٣٤٨	٢٥,٢	١٦٦	١٢	٧٥	٥,٤	٢,٤١	١٠	٠,٥٢
٩	استثمار مراكز الشباب والنوادي الثقافية والرياضية لعقد الندوات تثقيفية المرورية.	٣٧٨	٢٧,٣	٤٦٨	٣٣,٨	٣٥٠	٢٥,٣	١٤٣	١٠,٣	٤٤	٣,٢	٢,٢٨	١٥	٠,٥٥
١٠	أشراك القطاع الخاص في الحملات التوعية المرورية من خلال الدعم المادي والمعنوي.	٣٩٠	٢٨,٢	٤٢٥	٣٠,٧	٣٣١	٢٣,٩	١٦٨	١٢,١	٦٩	٥	٢,٣٥	١٢	٠,٥٤
١١	تقديم النصح والإرشاد والتوجيه أولا للمخالفين قبل تحرير المخالفة.	٤٠٧	٢٩,٤	٣٦٠	٢٦	٣٠٤	٢٢	١٦٤	١١,٩	١٤٨	١٠,٧	٢,٤٨	٩	٠,٥٢
١٢	عرض الإرشادات التوعوية المرورية من خلال فواتير الكهرباء بالتعاون مع شركة الكهرباء.	٢٨٥	٢٠,٦	٤٦١	٣٣,٣	٣٨١	٢٧,٥	١٧٠	١٢,٣	٨٦	٦,٢	٢,٥	٨	٠,٤٧
١٣	عرض الإرشادات التوعوية المرورية من خلال فواتير الهاتف بالتعاون مع شركة	٤٠٣	٢٩,١	٤١٤	٢٩,٩	٣٧٣	٢٧	١٤٠	١٠,١	٥٣	٣,٨	٢,٣٠	١٤	٠,٥٣

م	العبارة													
	الاتصالات السعودية.													
١٤	مشاركة عدد من رموز الفكر والعلم الشرعي والثقافة الإسلامية بمحاضرات في حملات التوعية المرورية.	٣٤٩	٢٥,٢	٤٥٣	٣٢,٨	٣٨١	٢٧,٥	١٥٤	١١,١	٤٦	٣,٣	٢,٣٥	١٣	٠,٤٧
١٥	تخصيص حملات توعية مرورية مستمرة كل شهر عن موضوع معين مثل (حزام الأمان، المكابح، الإطارات، الفحص الدوري، ...).	٣٧٩	٢٧,٤	٣٩٥	٢٨,٦	٣٨٤	٢٧,٨	١٥٣	١١,١	٧٢	٥,٢	٢,٣٨	١١	٠,٤٩
١٦	وضع اللوحات الإرشادية في أماكن واضحة وتغطي جميع الطرق.	٢٣٢	١٦,٨	٣٨٨	٢٨,١	٣٤٤	٢٤,٩	٢٣٣	١٦,٨	١٨٦	١٣,٤	٢,٨٢	٢	٠,٢٤
	مجموع المتوسطات لبعد التوعية											٤٠,٥		
	المتوسط الحسابي للبعد											٢,٥٣		

يتضح من نتائج الجدول السابق أن ممارسة إدارات المرور للاستراتيجيات الوقائية لبُعد التوعية مواجهة المخالفات المرورية يعتبر بشكل عام ذا **ممارسة منخفضة**، حيث بلغ المتوسط الحسابي الإجمالي لبعد التوعية (٢,٥٣)، ولتباين درجات الممارسة في هذا البعد مدلول كل منها بين درجة ممارسة متوسطة إلى درجة ممارسة منخفضة، إذ بلغ أدنى متوسط حسابي للممارسة في هذا البعد (٢,١٣)، بينما بلغ أعلى متوسط حسابي (٢,٩٢).

إن هناك اتفاقاً بين أفراد عينة الدراسة على أن الاستراتيجيات الوقائية للتوعية الممارسة من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية **متوسطة الممارسة** وذلك في كلٍ من نشر التوعية المرورية من خلال الصحف المحلية والنشرات والمطويات ، ووضع اللوحات الإرشادية في أماكن واضحة وتغطي جميع الطرق ، واستغلال اللوحات الإعلانية في ملاعب الكرة لعرض إرشادات مرورية بالتعاون مع الرئاسة العامة للشباب ، وتخصيص أسابيع المرور لتفعيل التوعية المرورية عبر مؤسسات المجتمع ، وتقديم محاضرات وندوات التوعية المرورية عبر القنوات المرئية (التلفزيون) والمسموعة (الراديو) ، وتقديم محاضرات وندوات مستمرة حول التوعية المرورية لمستخدمي الطريق.

بينما أن هناك اتفاقاً بين وجهات نظر أفراد عينة الدراسة على أن الاستراتيجيات الوقائية للتوعية الممارسة من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية **منخفضة الممارسة** في بقية العبارات .

جدول رقم (١٨)

التكرارات والنسب المئوية والمتوسط الحسابي والترتيب والانحراف المعياري للاستراتيجيات الوقائية البعد الثاني (البرامج التعليمية) لدرجة الممارسة

م	العبارة	التكرارات: أبدا ت	أبدا %	نادرا ت	نادرا %	أحيانا ت	أحيانا %	غالبا ت	غالبا %	دائما ت	دائما %	المتوسط الحسابي	الترتيب	الانحراف المعياري
	الاستراتيجيات الوقائية : البعد الثاني (البرامج التعليمية)													
١٧	استغلال المدارس من خلال النشاط المدرسي لنشر الثقافة المرورية للتعليم .	٣٠١	٢١,٨	٤٦٥	٣٣,٦	٣٩١	٢٨,٣	١٣٦	٩,٨	٩٠	٦,٥	٢,٤٦	١	٠,٥٤
١٨	حشد التأييد لبرامج السلامة المرورية من خلال الجمعيات المدرسية (أصدقاء المرور ، جماعة المرور).	٣٥٣	٢٥,٥	٤٦٢	٣٣,٤	٣٦٥	٢٦,٤	١٤٢	١٠,٣	٦١	٤,٤	٢,٣٥	٣	٠,٥٥
١٩	استثمار الأنشطة الجامعية (الجوالة) لنشر الثقافة المرورية بين أفراد المجتمع الجامعي.	٣٩٣	٢٨,٤	٤٦٩	٣٣,٩	٣٣٨	٢٤,٤	١٢٤	٩	٥٩	٤,٣	٢,٢٧	٥	٠,٦٥
٢٠	التركيز على أنشطة الصفوف الأولى من الابتدائية لغرس الثقافة المرورية للوصول إلى جيل قادم مدرك وواعي بالسلامة المرورية.	٤٦٤	٣٣,٦	٤٤٨	٣٢,٤	٢٧٢	١٩,٧	١١٥	٨,٣	٨٤	٦,١	٢,٢١	٨	٠,٩١
٢١	عقد برامج عن السلامة المرورية في المدارس خلال العام الدراسي.	٣٤٢	٢٤,٧	٤٧٣	٣٤,٢	٣٦٨	٢٦,٦	١٢٥	٩	٧٥	٥,٤	٢,٣٦	٢	٠,٦٠
٢٢	تزويد المدارس بالإحصاء المروري للحوادث والمخالفات المرورية والأبحاث ذات العلاقة بالسلامة المرورية.	٤٥٩	٣٣,٢	٤٠٢	٢٩,١	٣٢٧	٢٣,٦	١٢٢	٨,٨	٧٣	٥,٣	٢,٢٤	٧	٠,٦٩
٢٣	عرض أسس السلامة المرورية كبرامج تعليمية للأطفال بأسلوب شيق من خلال أفلام الكرتون والرسوم المتحركة.	٤٧٧	٣٤,٥	٤٠٩	٢٩,٦	٣٣٥	٢٤,٢	٩٠	٦,٥	٧٢	٥,٢	٢,١٨	٩	٠,٧٧
٢٤	عرض برامج مسرحية ودرامية قصيرة تبث في الإذاعة والتلفزيون عن الثقافة المرورية من خلال التعاون مع وزارة الثقافة والأعلام	٣٥٦	٢٥,٧	٤٩١	٣٥,٥	٣٦٥	٢٦,٤	١١٦	٨,٤	٥٥	٤	٢,٢٩	٤	٠,٦١
٢٥	إعداد برامج مسابقات عن الثقافة المرورية في التجمعات الرياضية ويرصد لها جوائز.	٥٤٤	٣٩,٤	٣٩٢	٢٨,٣	٣٠٢	٢١,٨	٧٧	٥,٦	٦٨	٤,٩	٢,٠٨	١٠	٠,٨٩
٢٦	أقامة يوم مفتوح لبرامج تدريبية عن الثقافة المرورية تقدم من خلال مدارس تعليم القيادة.	٥٥٦	٤٠,٢	٣٨٩	٢٨,١	٢٧٤	١٩,٨	١١٧	٨,٥	٤٧	٣,٤	٢,٠٧	١١	٠,٨٣
٢٧	عرض برامج مثيرة وشيقة عن أنظمة ولوائح المرور الإشارات الإرشادية عبر القنوات الفضائية.	٤١٥	٣٠	٤٧٠	٣٤	٣٠٥	٢٢,١	١٠٩	٧,٩	٨٤	٦,١	٢,٢٦	٦	٠,٧٦
	مجموع المتوسطات لبعد البرامج التعليمية											٢٤,٧٧		
	المتوسط الحسابي للبعد											٢,٢٥		

أظهرت نتائج الجدول رقم (١٨) أن ممارسة إدارات المرور للاستراتيجيات الوقائية لبُعد البرامج التعليمية لمواجهة المخالفات المرورية يعتبر بشكل عام ذا **ممارسة منخفضة** ، حيث بلغ المتوسط الحسابي الإجمالي لبعد البرامج التعليمية (٢,٢٥) ، ولتباين درجات الممارسة في هذا البعد مدلول كل منها بين لدرجة ممارسة منخفضة ، إذ بلغ أدنى متوسط حسابي للممارسة في هذا البعد (٢,٠٧) ، بينما بلغ أعلى متوسط حسابي (٢,٤٦).

إن هناك اتفاقاً بين أفراد عينة الدراسة على أن الاستراتيجيات الوقائية للبرامج التعليمية الممارسة من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية **منخفضة الممارسة** في جميع عبارات هذا البعد .

جدول رقم (١٩)
التكرارات والنسب المئوية والمتوسط الحسابي والترتيب والانحراف المعياري للاستراتيجيات الوقائية البعد الثالث (التأهيل) لدرجة الممارسة

الاستراتيجيات الوقائية : البعد الثالث (التأهيل)														
م	العبارة	التكرارات										المتوسط الحسابي	الترتيب	الانحراف المعياري
		أبدا		نادرا		أحيانا		غالبا		دائما				
		ت	%	ت	%	ت	%	ت	%	ت	%			
٢٨	إجراء اختبارات شاملة للحصول على رخصة القيادة فيما يتعلق بالإشارات المرورية وأجزاء المركبة والقيادة.	٢٤٨	١٧,٩	٣٤٤	٢٤,٩	٣٢٣	٢٣,٤	٢٥٣	١٨,٣	٢١٥	١٥,٥	٢,٨٩	١	٠,١٥
٢٩	تضمين الاختبارات النظرية بأسئلة عن كيفية التصرف بالقيادة في الظروف البيئية المختلفة.	٤٤٢	٣٢	٤٠٠	٢٨,٩	٣٢٨	٢٣,٧	١٢١	٨,٧	٩٢	٦,٧	٢,٢٩	٥	٠,٦٨
٣٠	تضمين مواد تعليم القيادة بالأحكام الشرعية الإسلامية للمخالفات المرورية، وما ينتج عنها من إتلاف في الأموال والأنفس والممتلكات.	٣٩٧	٢٨,٧	٤٣٨	٣١,٧	٣٢٨	٢٣,٧	١٤٣	١٠,٣	٧٧	٥,٦	٢,٣٢	٤	٠,٦٢
٣١	التدريب على القيادة لطالب الرخصة داخل المدن بمحاذير من خلال وضع لافتات (تحت التدريب) فوق المركبة بوجهين أمامي وخلفي.	٥٣٥	٣٨,٧	٣٥٢	٢٥,٥	٢٧١	١٩,٦	١٢٣	٨,٩	١٠٢	٧,٤	٢,٢١	٦	٠,٧٩
٣٢	تقديم برامج تأهيليه لمن يتقدم لتجديد رخصة القيادة من خلال وضع اختبارات كتابية عن الأنظمة واللوائح المرورية.	٥٨٥	٤٢,٣	٣٦٧	٢٦,٥	٢٧٩	٢٠,٢	٩٢	٦,٧	٦٠	٤,٣	٢,٠٤	٨	٠,٩١
٣٣	تجديد وتطوير مستمر لبرامج الامتحانات للحصول على رخصة القيادة.	٤٩٧	٣٥,٩	٣٦٨	٢٦,٦	٣٢٢	٢٣,٣	١٢٢	٨,٨	٧٤	٥,٤	٢,٢١	٧	٠,٧٠
٣٤	تأهيل وتطوير رجال المرور باستمرار عن كيفية التعامل والتصرف في المواقف المختلفة للمخالفين.	٣٨٥	٢٧,٨	٤١٥	٣٠	٣١٨	٢٣	١٤٠	١٠,١	١٢٥	٩	٢,٤٣	٣	٠,٦٠
٣٥	يقوم رجل المرور بتوضيح السلوكيات الخاطئة التي يرتكبها المخالف.	٣٦٣	٢٦,٢	٣١٧	٢٢,٩	٣٤٠	٢٤,٦	١٦٧	١٢,١	١٩٦	١٤,٢	٢,٦٥	٢	٠,٣٦
مجموع المتوسطات لبعد التأهيل												١٩,٠٤		
المتوسط الحسابي للبعد												٢,٣٨		

أظهرت نتائج الجدول رقم (١٩) أن ممارسة إدارات المرور للاستراتيجيات الوقائية لبُعد التأهيل لمواجهة المخالفات المرورية يعتبر بشكل عام ذا **ممارسة منخفضة**، حيث بلغ المتوسط الحسابي الإجمالي لبعد التأهيل (٢,٣٨) ، ولتباين درجات الممارسة في هذا البعد مدلول كل منها بين درجة ممارسة متوسطة إلى درجة ممارسة منخفضة ، إذ بلغ أدنى متوسط حسابي للممارسة في هذا البعد (٢,٠٤) ، بينما بلغ أعلى متوسط حسابي (٢,٨٩) .

إن هناك اتفاقاً بين أفراد عينة الدراسة على أن الاستراتيجيات الوقائية للتأهيل الممارسة من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية **متوسطة الممارسة** وذلك في كلا من إجراء اختبارات شاملة للحصول على رخصة القيادة فيما يتعلق بالإشارات المرورية وأجزاء المركبة والقيادة ، وقيام رجل المرور بتوضيح السلوكيات الخاطئة للمخالف.

بينما أن هناك اتفاقاً بين أفراد عينة الدراسة على أن الاستراتيجيات الوقائية للتأهيل الممارسة من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية **منخفضة الممارسة** في بقية العبارات .

ثانياً / السؤال الثاني : ما درجة ممارسة إدارات المرور للاستراتيجيات العلاجية (العقوبات) لمواجهة المخالفات المرورية من وجهة نظر ضباط وأفراد المرور وسائقي المركبات؟

إجابة السؤال الثاني :

للإجابة عن هذا السؤال حُسبت التكرارات والنسب المئوية والمتوسطات الحسابية والترتيب حسب قيم المتوسط الحسابي لاستجابات أفراد عينة الدراسة والانحرافات المعيارية لكل عبارة من عبارات أبعاد الدراسة لدرجة الممارسة كما سيوضح الجداول التالية :

جدول رقم (٢٠)
التكرارات والنسب المئوية والمتوسط الحسابي والترتيب والانحراف المعياري للاستراتيجيات العلاجية البعد الرابع (العقوبات) لدرجة الممارسة

الاستراتيجيات العلاجية : البعد الرابع (العقوبات)														
م	العبارة	التكرارات										المتوسط الحسابي	الترتيب	الانحراف المعياري
		أبدا		نادرا		أحيانا		غالبا		دائما				
		ت	%	ت	%	ت	%	ت	%	ت	%			
٣٦	استحداث نظام بنك للمعلومات (شبكة حاسب آلي) داخل سيارات المرور للكشف عن المخالفات السابقة وأخذها في عين الاعتبار.	٨٠٠	٥٧,٨	٢٨٤	٢٠,٥	١٨٣	١٣,٢	٦٥	٤,٧	٥١	٣,٧	١,٧٦	٧	١,٤١
٣٧	القدرة على كشف المخالفات فور وقوعها يمنع من استفحال أو تجرؤ السائق على النظام.	٣٦٤	٢٦,٣	٤٣٢	٣١,٢	٣٠٦	٢٢,١	١٨٤	١٣,٣	٩٧	٧	٢,٤٤	٤	٠,٥٣

٣٨	تطبيق النظام بعدالة وعدم الالتفات لأي مؤثرات أخرى تساهم في خفض المخالفات المرورية.	٢٩٧	٢١,٥	٣٧٣	٢٧	٤٠١	٢٩	١٩١	١٣,٨	١٢١	٨,٧	٢,٦١	١	٠,٣٤
٣٩	تطبيق العقوبة الفورية المالية تسهم في خفض ارتكاب المخالفات المرورية وردع المتهورين والمراهقين.	٤٠٣	٢٩,١	٣٢٨	٢٣,٧	٣٣٨	٢٤,٤	٢٠٧	١٥	١٠٧	٧,٧	٢,٤٩	٣	٠,٤٠
٤٠	تطبيق العقوبة الفورية بالسجن تسهم في خفض ارتكاب المخالفات المرورية وردع المتهورين والمراهقين.	٣٢٧	٢٣,٦	٤٤٣	٣٢	٣٠٣	٢١,٩	٢١٩	١٥,٨	٩١	٦,٦	٢,٥٠	٢	٠,٤٥
٤١	تطبيق مدة زمنية لدفع قيمة الغرامة المالية كأجراء رادع لمرتكب المخالفة.	٧٢٢	٥٢,٢	٤٠٤	٢٩,٢	١٤٩	١٠,٨	٦٨	٤,٩	٤٠	٢,٩	١,٧٧	٦	١,٤١
٤٢	زيادة قيمة الغرامة المالية بنسبة منوية عند عدم سداد المخالفة في الزمن المسموح به، لتقليل من ارتكاب المخالفات.	٨١٥	٥٨,٩	٣٦٧	٢٦,٥	١٢٣	٨,٩	٥٧	٤,١	٢١	١,٥	١,٦٣	١١	١,٦٠
٤٣	سحب الرخصة تدريجيا لمدة زمنية في حالة تكرار المخالفات المرورية حتى الوصول إلى السحب النهائي.	٧٢٣	٥٢,٣	٤٢٣	٣٠,٦	١٥٧	١١,٤	٥٦	٤	٢٤	١,٧	١,٧٢	٨	١,٣٨
٤٤	ربط استخراج أوراق الإصلاح بتسديد المخالفات.	٧٦٨	٥٥,٥	٤٠٩	٢٩,٦	١٢١	٨,٧	٥٨	٤,٢	٢٧	٢	١,٦٨	١٠	١,٥٦
٤٥	تقديم برامج مرورية لإعادة تأهيل من ثبتت مخالفته لقوانين المرور بصورة متكررة كعقوبة جزائية.	٧٥١	٥٤,٣	٣٩٢	٢٨,٣	١٥٥	١١,٢	٥٤	٣,٩	٣١	٢,٢	١,٧١	٩	١,٤٦
٤٦	حجز السيارة لفترة من الزمن عند تكرار المخالفات لدى السائق.	٤٥٥	٣٢,٩	٤١٨	٣٠,٢	٢٧٨	٢٠,١	١٦٥	١١,٩	٦٧	٤,٨	٢,٢٦	٥	٠,٦٦
مجموع المتوسطات لبعد العقوبات											٢٢,٥٧			
المتوسط الحسابي للبعد											٢,٠٥			

أظهرت نتائج الجدول السابق أن ممارسة إدارات المرور للاستراتيجيات العلاجية لبُعد العقوبات لمواجهة المخالفات المرورية يعتبر بشكل عام ذا **ممارسة منخفضة** ، حيث بلغ المتوسط الحسابي الإجمالي لبعد التوعية (٢,٠٥) ، ولتباين درجات الممارسة في هذا البعد مدلول كل منها بين درجة ممارسة متوسطة إلى درجة ممارسة منعدمة ، إذ بلغ أدنى متوسط حسابي للممارسة في هذا البعد (١,٦٣) ، بينما بلغ أعلى متوسط حسابي (٢,٦١).

إن هناك اتفاقاً بين أفراد عينة الدراسة على أن الاستراتيجيات العلاجية للعقوبات الممارسة من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية **متوسطة الممارسة** وذلك في عبارة واحدة وهي تطبيق النظام بعدالة وعدم الالتفات لأي مؤثرات أخرى.

بينما إن هناك اتفاقاً بين أفراد عينة الدراسة على أن الاستراتيجيات العلاجية للعقوبات الممارسة من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية **منخفضة ومنعدمة الممارسة** في عبارة هذا البُعد .

<u>ثالثاً / السؤال الثالث</u> : ما درجة أهمية الاستراتيجيات الوقائية (التوعية ، البرامج التعليمية ، التأهيل) لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية من وجهة نظر ضباط وأفراد المرور وسائقي المركبات؟

<u>إجابة السؤال الثالث</u> :

للإجابة عن هذا السؤال حُسبت التكرارات والنسب المئوية والمتوسطات الحسابية والترتيب حسب قيم المتوسط الحسابي لاستجابات أفراد عينة الدراسة والانحرافات المعيارية لكل عبارة من عبارات أبعاد لدراسة لدرجة الأهمية كما سيوضح الجدول التالي :

جدول رقم (٢١)
التكرارات والنسب المئوية والمتوسط الحسابي والترتيب والانحراف المعياري للاستراتيجيات الوقائية البعد الأول (التوعية) لدرجة الأهمية

الاستراتيجيات الوقائية : البعد الأول (التوعية)

م	العبارة	التكرارات										المتوسط الحسابي	الترتيب	الانحراف المعياري
		غير مهمة جدا		قليلة الأهمية		مهمة إلى حد ما		مهمة		مهمة جدا				
		ت	%	ت	%	ت	%	ت	%	ت	%			
٤٧	تقديم محاضرات وندوات مستمرة حول التوعية المرورية لمستخدمي الطريق.	٣٣	٢,٤	٦٣	٤,٦	١٩١	١٣,٨	٤٨٤	٣٥	٦١٢	٤٤,٣	٤,١٤	٤	١,١٩ -
٤٨	نشر التوعية المرورية من خلال الصحف المحلية والنشرات والمطويات.	٢٣	١,٧	٥٠	٣,٦	٢١٤	١٥,٥	٥٣٠	٣٨,٣	٥٦٦	٤٠,٩	٤,١٣	٥	١,٠٧ -
٤٩	تقديم محاضرات وندوات التوعية المرورية عبر القنوات المرئية (التلفزيون) والمسموعة (الراديو).	٣٣	٢,٤	٧٦	٥,٥	٢٠٥	١٤,٨	٣٩٦	٢٨,٦	٦٧٣	٤٨,٧	٤,١٦	٣	١,١٦ -
٥٠	تقديم محاضرات وندوات للتوعية المرورية عبر المدارس والجامعات بشكل دوري.	٢٤	١,٧	٧٥	٥,٤	١٨٥	١٣,٤	٥١٠	٣٦,٩	٥٨٩	٤٢,٦	٤,١٣	٦	١,١١ -
٥١	تخصيص أسابيع المرور لتفعيل التوعية المرورية عبر مؤسسات المجتمع.	٤٠	٢,٩	٨٨	٦,٤	٢٧٦	٢٠	٤٣٨	٣١,٧	٥٤١	٣٩,١	٣,٩٨	١٠	٠,٨٨ -
٥٢	تخصص بعض خطب الجمع والدروس التي تقام عقب الصلوات للتوعية المرورية من وقت لآخر من خلال التعاون مع الخطباء.	٨٦	٦,٢	١١٩	٨,٦	٢٦٧	١٩,٣	٤٤٧	٣٢,٣	٤٦٤	٣٣,٦	٣,٧٨	١٦	٠,٨١ -
٥٣	استغلال اللوحات الإعلانية في ملاعب الكرة لعرض إرشادات مرورية بالتعاون مع الرئاسة العامة للشباب	٢٨	٢	٩٥	٦,٩	٢٤٢	١٧,٥	٤٦٤	٣٣,٦	٥٥٤	٤٠,١	٤,٠٣	٩	٠,٩١ -
٥٤	إعداد عروض عن التوعية المرورية في الميادين العامة عند إشارات المرور من خلال اللوحات الإعلانية السينمائية.	٤٨	٣,٥	٧٦	٥,٥	٢٦١	١٨,٩	٥٠١	٣٦,٢	٤٩٧	٣٥,٩	٣,٩٦	١١	٠,٩٥ -
٥٥	استثمار مراكز الشباب والنوادي الثقافية والرياضية لعقد الندوات التثقيفية المرورية.	٣٤	٢,٥	٨٥	٦,١	٢٩٨	٢١,٥	٤٦٢	٣٣,٤	٥٠٤	٣٦,٤	٣,٩٥	١٢	٠,٨٠ -
٥٦	أشراك القطاع الخاص في الحملات التوعية المرورية من خلال الدعم المادي والمعنوي.	٣٧	٢,٧	١٠٥	٧,٦	٢٦٨	١٩,٤	٤٨٢	٣٤,٩	٤٩١	٣٥,٥	٣,٩٣	١٣	٠,٨٣ -
٥٧	تقديم النصح والإرشاد والتوجيه أولا للمخالفين قبل تحرير المخالفة.	٣٩	٢,٨	٥٩	٤,٣	٢١٥	١٥,٥	٣٨٦	٢٧,٩	٦٨٤	٤٩,٥	٤,١٧	٢	١,٢٢ -
٥٨	عرض الإرشادات التوعوية المرورية من خلال فواتير الكهرباء بالتعاون مع شركة الكهرباء.	٥٥	٤	١٣٨	١٠	٢٨٥	٢٠,٦	٤٧٥	٣٤,٣	٤٣٠	٣١,١	٣,٧٩	١٤	٠,٧١ -
٥٩	عرض الإرشادات التوعوية المرورية من	٧٠	٥,١	١٢٥	٩	٢٩٥	٢١,٣	٤٣٠	٣١,١	٤٦٣	٣٣,٥	٣,٧٩	١٥	٠,٧٤ -

م	العبارة	أبدا ت	أبدا %	نادرا ت	نادرا %	أحيانا ت	أحيانا %	غالبا ت	غالبا %	دائما ت	دائما %	المتوسط الحسابي	الترتيب	الانحراف المعياري
	خلال فواتير الهاتف بالتعاون مع شركة الاتصالات السعودية.													
٦٠	مشاركة عدد من رموز الفكر والعلم الشرعي والثقافة الإسلامية بمحاضرات في الحملات التوعية المرورية.	٣١	٢,٢	٥٢	٣,٨	٢٥٥	١٨,٤	٤٤٤	٣٢,١	٦٠١	٤٣,٥	٤,١١	٨	١,٠٣ -
٦١	تخصيص حملات توعية مرورية مستمرة كل شهر عن موضوع معين مثل (حزام الأمان، المكابح، الإطارات، الفحص الدوري، ...).	٢٨	٢	٥٥	٤	٢٢٨	١٦,٥	٤٧٣	٣٤,٢	٥٩٩	٤٣,٣	٤,١٣	٧	١,٠٨ -
٦٢	وضع اللوحات الإرشادية في أماكن واضحة وتغطي جميع الطرق.	٢٢	١,٦	٢٧	٢	١٤٥	١٠,٥	٣٩٤	٢٨,٥	٧٩٥	٥٧,٥	٤,٣٨	١	١,٥٩ -
	مجموع المتوسطات لبعد التوعية											٦٤,٥٦		
	المتوسط الحسابي للبعد											٤,٠٤		

أظهرت نتائج الجدول رقم (٢١) أن درجة أهمية الاستراتيجيات الوقائية للتوعية لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية يعتبر بشكل عام ذا **أهمية عالية** ، حيث بلغ المتوسط الحسابي الإجمالي لبعد التوعية (٤,٠٤) ، ولتباين درجات الأهمية في هذا البعد مدلول كل منها بين درجة أهمية عالية جدا إلى درجة أهمية عالية ، إذ بلغ أدنى متوسط حسابي للأهمية في هذا البعد (٣,٧٨) ، بينما بلغ أعلى متوسط حسابي (٤,٣٨).

إن هناك اتفاقاً مجملاً بين أفراد عينة الدراسة على أن أهمية الاستراتيجيات الوقائية للتوعية من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية **عالية الأهمية** وذلك في جميع عبارات البُعد ما عدا وضع اللوحات الإرشادية في أماكن واضحة وتغطي جميع الطرق

إن هناك اتفاقاً بين أفراد عينة الدراسة على أن أهمية الاستراتيجيات الوقائية للتوعية من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية **عالية جدا في أهميتها.**

جدول رقم (٢٢)
التكرارات والنسب المئوية والمتوسط الحسابي والترتيب والانحراف المعياري للاستراتيجيات الوقائية البعد الثاني (**البرامج التعليمية**) لدرجة الأهمية

م	العبارة	أبدا ت	أبدا %	نادرا ت	نادرا %	أحيانا ت	أحيانا %	غالبا ت	غالبا %	دائما ت	دائما %	المتوسط الحسابي	الترتيب	الانحراف المعياري
	الاستراتيجيات الوقائية : البعد الثاني (البرامج التعليمية)													
٦٣	استغلال المدارس من خلال النشاط المدرسي لنشر الثقافة المرورية في مراحل التعليم العام.	٢٨	٢	٤١	٣	١٥٤	١١,١	٤٥٩	٣٣,٢	٧٠١	٥٠,٧	٤,٢٨	٢	١,٤٣ -
٦٤	حشد التأييد لبرامج السلامة المرورية من خلال الجمعيات المدرسية (أصدقاء المرور ، جماعة المرور).	٢٥	١,٨	٦٩	٥	٢٣٧	١٧,١	٥٢٣	٣٧,٨	٥٢٩	٣٨,٣	٤,٠٦	٨	٠,٩٦ -

٦٥	استثمار الأنشطة الجامعية (الجوالة) لنشر الثقافة المرورية بين أفراد المجتمع الجامعي.	٣٢	٢,٣	٨٠	٥,٨	٢٧٠	١٩,٥	٤٨٨	٣٥,٣	٥١٣	٣٧,١	٣,٩٩	١٠	٠,٨٨ -
٦٦	التركيز على أنشطة الصفوف الأولى من الابتدائية لغرس الثقافة المرورية للوصول إلى جيل قادم مدرك وواعي بالسلامة المرورية.	٣٠	٢,٢	٤١	٣	١٦٩	١٢,٢	٣٧٩	٢٧,٤	٧٦٤	٥٥,٢	٤,٣١	١	١,٤٧ -
٦٧	عقد برامج عن السلامة المرورية في المدارس خلال العام الدراسي.	٢٧	٢	٥٣	٣,٨	٢١٦	١٥,٦	٤٨٢	٣٤,٩	٦٠٥	٤٣,٧	٤,١٥	٣	١,١١ -
٦٨	تزويد المدارس بالإحصاء المروري للحوادث والمخالفات المرورية والأبحاث ذات العلاقة بالسلامة المرورية.	٣٧	٢,٧	٥٣	٣,٨	١٨٨	١٣,٦	٤٩٤	٣٥,٧	٦١١	٤٤,٢	٤,١٥	٤	١,٢٥ -
٦٩	عرض أسس السلامة المرورية كبرامج تعليمية للأطفال بأسلوب شيق من خلال أفلام الكرتون والرسوم المتحركة.	٢٩	٢,١	٨٣	٦	٢٠٦	١٤,٩	٤١٨	٣٠,٢	٦٤٧	٤٦,٨	٤,١٤	٥	١,١١ -
٧٠	عرض برامج مسرحية ودرامية قصيرة تبث في الإذاعة والتلفزيون عن الثقافة المرورية من خلال التعاون مع وزارة الثقافة والأعلام	٢٦	١,٩	٥٢	٣,٨	٢٣٣	١٦,٨	٥١١	٣٦,٩	٥٦١	٤٠,٦	٤,١١	٧	١,٠٣ -
٧١	إعداد برامج مسابقات عن الثقافة المرورية في التجمعات الرياضية ويرصد لها جوائز.	٤٦	٣,٣	٥٣	٣,٨	٢٨٠	٢٠,٢	٤٦١	٣٣,٣	٥٤٣	٣٩,٣	٤,٠١	٩	٠,٩٩ -
٧٢	أقامة يوم مفتوح لبرامج تدريبية عن الثقافة المرورية تقدم من خلال مدارس تعليم القيادة.	٤١	٣	٦٧	٤,٨	٢٨٤	٢٠,٤	٤٧٨	٣٤,٦	٥١٣	٣٧,١	٣,٩٨	١١	٠,٩١ -
٧٣	عرض برامج مثيرة وشيقة عن أنظمة ولوائح المرور الإشارات الإرشادية عبر القنوات الفضائية.	٢٢	١,٦	٥٣	٣,٨	٢٢٥	١٦,٣	٤٨٨	٣٥,٣	٥٩٥	٤٣	٤,١٤	٦	١,٠٤ -
	مجموع المتوسطات لبعد البرامج التعليمية											٤٥,٣٢		
	المتوسط الحسابي للبعد											٤,١٢		

أظهرت نتائج الجدول السابق أن درجة أهمية الاستراتيجيات الوقائية للبرامج التعليمية لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية يعتبر بشكل عام ذا **أهمية عالية** ، حيث بلغ المتوسط الحسابي الإجمالي لبعد البرامج التعليمية (٤,١٢) ، ولتباين درجات الأهمية في هذا البعد مدلول كل منها بين درجة أهمية عالية جدا إلى درجة أهمية عالية، إذ بلغ أدنى متوسط حسابي للأهمية في هذا البعد (٣,٩٨) ، وبلغ أعلى متوسط (٤,٣١).

أن هناك اتفاقاً بين أفراد عينة الدراسة على أهمية الاستراتيجيات الوقائية للبرامج التعليمية من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية **ذا أهمية عالية جدا** وذلك عن طريق التركيز على أنشطة الصفوف الأولى من المرحلة الابتدائية لغرس الثقافة المرورية للوصول إلى جيل قادم مدرك وواعي بالسلامة المرورية ، واستغلال المدارس من خلال النشاط المدرسي لنشر الثقافة المرورية في مراحل التعليم

بينما بقية العبارات فهناك اتفاق بين أفراد عينة الدراسة على أنها ذات **أهمية عالية** للاستراتيجيات الوقائية للبرامج التعليمية من قبل إدارات المرور .

جدول رقم (٢٣)
التكرارات والنسب المئوية والمتوسط الحسابي والترتيب والانحراف المعياري للاستراتيجيات الوقائية البعد الثالث (التأهيل) لدرجة الأهمية

الاستراتيجيات الوقائية : البعد الثالث (التأهيل)

م	العبارة	التكرارات: أبدا ت	أبدا %	نادرا ت	نادرا %	أحيانا ت	أحيانا %	غالبا ت	غالبا %	دائما ت	دائما %	المتوسط الحسابي	الترتيب	الانحراف المعياري
٧٤	إجراء اختبارات شاملة للحصول على رخصة القيادة فيما يتعلق بالإشارات المرورية وأجزاء المركبة والقيادة.	٢٩	٢.١	٥٩	٤.٣	١٣٨	١٠	٤١٧	٣٠.٢	٧٤٠	٥٣.٥	٤,٢٩	٣	١,٤٧ -
٧٥	تضمين الاختبارات النظرية بأسئلة عن كيفية التصرف بالقيادة في الظروف البيئية المختلفة.	٣٥	٢.٥	٧٥	٥.٤	١٧٨	١٢.٩	٤٥٦	٣٣	٦٣٩	٤٦.٢	٤,١٥	٥	١,٢٢ -
٧٦	تضمين مواد تعليم القيادة بالأحكام الشرعية الإسلامية للمخالفات المرورية، وما ينتج عنها من إتلاف في الأموال والأنفس والممتلكات.	٢٣	١.٧	٤٠	٢.٩	١٦٨	١٢.١	٤٥٥	٣٢.٩	٦٩٧	٥٠.٤	٤,٢٨	٤	١,٣٥ -
٧٧	التدريب على القيادة لطالب الرخصة داخل المدن بمحاذير من خلال وضع لافتات (تحت التدريب) فوق المركبة بوجهين أمامي وخلفي.	٥٦	٤	٧٠	٥.١	٢٥٧	١٨.٦	٤٠٣	٢٩.١	٥٩٧	٤٣.٢	٤,٠٢	٧	١,٠٤ -
٧٨	تقديم برامج تأهيليه لمن يتقدم لتجديد رخصة القيادة من خلال وضع اختبارات كتابية عن الأنظمة واللوائح المرورية.	٨٣	٦	١٠٧	٧.٧	٢٤١	١٧.٤	٤٢٤	٣٠.٧	٥٢٨	٣٨.٢	٣,٨٧	٨	٠,٩٢ -
٧٩	تجديد وتطوير مستمر لبرامج الامتحانات للحصول على رخصة القيادة.	٤٦	٣.٣	٧٣	٥.٣	٢٢٤	١٦.٢	٤١٨	٣٠.٢	٦٢٢	٤٥	٤,٠٨	٦	١,١١ -
٨٠	تأهيل وتطوير رجال المرور باستمرار عن كيفية التعامل والتصرف في المواقف المختلفة للمخالفين.	٢٠	١.٤	٢٧	٢	١٣٣	٩.٦	٣٨٤	٢٧.٨	٨١٩	٥٩.٤	٤,٤١	٢	١,٦٦ -
٨١	يقوم رجل المرور بتوضيح السلوكيات الخاطئة التي يرتكبها المخالف.	٢٥	١.٨	٢٣	١.٧	١١٩	٨.٦	٣٩٤	٢٨.٥	٨٢٢	٥٩.٤	٤,٤٢	١	١,٧٨ -
	مجموع المتوسطات لبعد التأهيل											٣٣,٥٢		
	المتوسط الحسابي للبعد											٤,١٩		

أظهرت نتائج الجدول رقم (٢٣) أن أهمية الاستراتيجيات الوقائية للتأهيل لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية يعتبر بشكل عام ذا **أهمية عالية** ، حيث بلغ المتوسط الحسابي الإجمالي لبعد التأهيل (٤,١٩) ، ولتباين درجات الأهمية في هذا البعد مدلول كل منها بين درجة أهمية عالية جدا إلى درجة أهمية عالية ، إذ بلغ أدنى المتوسط الحسابي للأهمية (٣,٨٧) ، بينما بلغ أعلى متوسط حسابي (٤,٤٢).

إن هناك اتفاقا بين أفراد عينة الدراسة على أن أهمية التخطيط للاستراتيجيات الوقائية للتأهيل من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية **ذا أهمية عالية جدا** وذلك في كلٍ من قيام رجل المرور بتوضيح السلوكيات الخاطئة التي يرتكبها المخالف ، وتأهيل وتطوير رجال المرور باستمرار عن كيفية التعامل والتصرف في المواقف المختلفة للمخالفين ، وإجراء اختبارات شاملة للحصول على رخصة القيادة

فيما يتعلق بالإشارات المرورية وأجزاء المركبة والقيادة ، وتضمين مواد تعليم القيادة بالأحكام الشرعية الإسلامية للمخالفات المرورية، وما ينتج عنها من إتلاف في الأموال والأنفس والممتلكات .

بينما إن هناك اتفاقاً بين أفراد عينة الدراسة على أن أهمية التخطيط للاستراتيجيات الوقائية للتأهيل الممارسة من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية <u>ذا أهمية عالية</u> في باقي العبارات .

<u>رابعاً / السؤال الرابع</u> : ما درجة أهمية الاستراتيجيات العلاجية (العقوبات) لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية من وجهة نظر ضباط وأفراد المرور وسائقي المركبات؟

<u>إجابة السؤال الرابع</u> :

للإجابة عن هذا السؤال حُسبت التكرارات والنسب المئوية والمتوسطات الحسابية والترتيب حسب قيم المتوسط الحسابي لاستجابات أفراد عينة الدراسة والانحرافات المعيارية لكل عبارة من عبارات أبعاد لدراسة لدرجة الأهمية كما سيوضح الجدول التالي :

جدول رقم (٢٤)
التكرارات والنسب المئوية والمتوسط الحسابي والترتيب والانحراف المعياري للاستراتيجيات العلاجية البعد الرابع (العقوبات) لدرجة الأهمية

الاستراتيجيات العلاجية : البعد الرابع (العقوبات)

م	العبارة	التكرارات										المتوسط الحسابي	الترتيب	الانحراف المعياري
		أبدا		نادرا		أحيانا		غالبا		دائما				
		ت	%	ت	%	ت	%	ت	%	ت	%			
٨٢	استحداث نظام بنك للمعلومات (شبكة حاسب آلي) داخل سيارات المرور للكشف عن المخالفات السابقة وأخذها في عين الاعتبار.	٣٩	٢,٨	٥١	٣,٧	١٣٤	٩,٧	٤٥٩	٣٣,٢	٧٠٠	٥٠,٦	٤,٢٥	٣	١,٥٠ -
٨٣	القدرة على كشف المخالفات فور وقوعها يمنع من استفحال أو تجرؤ السائق على النظام.	١٧	١,٢	٤٦	٣,٣	١٧١	١٢,٤	٤٤٢	٣٢	٧٠٧	٥١,١	٤,٢٨	٢	١,٢٨ -
٨٤	تطبيق النظام بعدالة وعدم الالتفات لأي مؤثرات أخرى تساهم في خفض المخالفات المرورية.	٢٧	٢	٥١	٣,٧	١٣٠	٩,٤	٣٩٨	٢٨,٨	٧٧٧	٥٦,٢	٤,٣٥	١	١,٥٧ -
٨٥	تطبيق العقوبة الفورية المالية تسهم في خفض ارتكاب المخالفات المرورية وردع المتهورين والمراهقين.	٥٨	٤,٢	٧٤	٥,٤	١٨٩	١٣,٧	٣٤٦	٢٥	٧١٦	٥١,٨	٤,١٥	٦	١,٢٨ -

٨٦	تطبيق العقوبة الفورية بالسجن تسهم في خفض ارتكاب المخالفات المرورية وردع المتهورين والمراهقين.	٥١	٣,٧	٥٥	٤	٢٠٣	١٤,٧	٣٧٩	٢٧,٤	٦٩٥	٥٠,٣	٤,١٧	٥	١,٢٩ -
٨٧	تطبيق مدة زمنية لدفع قيمة الغرامة المالية كأجراء رادع لمرتكب المخالفة.	٨١	٥,٩	٩٢	٦,٧	١٨٦	١٣,٤	٤٢٠	٣٠,٤	٦٠٤	٤٣,٧	٣,٩٩	٩	١,١٢ -
٨٨	زيادة قيمة الغرامة المالية بنسبة مئوية عند عدم سداد المخالفة في الزمن المسموح به، لتقليل من ارتكاب المخالفات.	١٦٨	١٢,١	١٠١	٧,٣	١٩٦	١٤,٢	٣٨٥	٢٧,٨	٥٣٣	٣٨,٥	٣,٧٣	١١	٠,٨٥ -
٨٩	سحب الرخصة تدريجيا لمدة زمنية في حالة تكرار المخالفات المرورية حتى الوصول إلي السحب النهائي.	٥٥	٤	٧٤	٥,٤	٢١٠	١٥,٢	٣٧١	٢٦,٨	٦٧٣	٤٨,٧	٤,١١	٨	١,١٩ -
٩٠	ربط استخراج أوراق الإصلاح بتسديد المخالفات.	١٣٩	١٠,١	٦٣	٤,٦	١٨٣	١٣,٢	٣٧٨	٢٧,٣	٦٢٠	٤٤,٨	٣,٩٢	١٠	١,١١ -
٩١	تقديم برامج مرورية لإعادة تأهيل من ثبتت مخالفته لقوانين المرور بصورة متكررة كعقوبة جزائية.	٢٤	١,٧	٩٢	٦,٧	١٩٦	١٤,٢	٤١٢	٢٩,٨	٦٥٩	٤٧,٧	٤,١٥	٧	١,٠٩ -
٩٢	حجز السيارة لفترة من الزمن عند تكرار المخالفات لدى السائق.	٥٥	٤	٥٩	٤,٣	١٥٥	١١,٢	٣٤٢	٢٤,٧	٧٧٢	٥٥,٨	٤,٢٤	٤	١,٤٩ -
مجموع المتوسطات لبعد العقوبات												٤٥,٣٤		
المتوسط الحسابي للبعد												٤,١٢		

أظهرت نتائج الجدول رقم (٢٤) أن أهمية التخطيط للاستراتيجيات العلاجية للعقوبات لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية يعتبر بشكل عام ذا **أهمية عالية** ، حيث بلغ المتوسط الحسابي الإجمالي لبعد العقوبات (٤,١٢) ، ولتباين درجات الأهمية في هذا البعد مدلول كل منها بين درجة أهمية عالية جدا إلى درجة عالية ، إذ بلغ أدنى متوسط حسابي للأهمية في هذا البعد (٣,٧٣) ، بينما بلغ أعلى متوسط حسابي (٤,٣٥).

إن هناك اتفاقاً بين أفراد عينة الدراسة على أن أهمية التخطيط للاستراتيجيات العلاجية للعقوبات من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية **ذا أهمية عالية جدا** وذلك في تطبيق النظام بعدالة وعدم الالتفات لأي مؤثرات أخرى تساهم في خفض المخالفات المرورية ، والقدرة على كشف المخالفات فور وقوعها يمنع من استفحال أو تجرؤ السائق على النظام ، واستحداث نظام بنك للمعلومات (شبكة حاسب ألي) داخل سيارات المرور للكشف عن المخالفات السابقة وأخذها في عين الاعتبار ، وحجز السيارة لفترة من الزمن عند تكرار المخالفات لدى السائق.

بينما إن هناك اتفاقاً بين أفراد عينة الدراسة على أن أهمية التخطيط للاستراتيجيات العلاجية للعقوبات من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية **ذا أهمية عالية** وذلك في بقية عبارات البُعد .

خامساً / السؤال الخامس : هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى ٠,٠٥ بين متوسطات استجابات عينة الدراسة حول درجة ممارسة إدارات المرور للاستراتيجيات الوقائية والعلاجية لمواجهة المخالفات المرورية وفقاً للمدينة ، والمسمى الوظيفي ، والمؤهل العلمي ، والعمر؟

إجابة السؤال الخامس :

للإجابة عن هذا السؤال أعد جدول تحليل التباين الأحادي (**ANOVA**) لدلالة الفروق بين متوسطات استجابات أفراد عينة الدراسة حول الأبعاد الأربعة وفقا لمتغير المدينة ومتغير المسمى الوظيفي ومتغير المؤهل العلمي ومتغير العمر كما ستوضح الجداول التالية:

أولاً : وفقا لمتغير المدينة يوضح الجدول رقم (٢٥) :

جدول رقم (٢٥)

تحليل التباين الأحادي لدلالة الفروق بين متوسطات استجابات عينة الدراسة لدرجة الممارسة تبعا لمتغير المدينة على محاور المقياس وللدرجة الكلية للمقياس

المحور	مصادر الإختلاف	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	الدلالة
المحور : الاستراتيجيات الوقائية البعد الأول (التوعية)	بين المجموعات	٥,٤١	٢	٢,٧٠	٥,٨٢	٠,٠٠٣
	داخل المجموعات	٦٤٠,٨٦	١٣٨٠	٠,٤٦		توجد فروق
	الكلي	٦٤٦,٢٦	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا
المحور : الاستراتيجيات الوقائية البعد الثاني (البرامج التعليمية)	بين المجموعات	٢,٣٩	٢	١,١٩	١,٧١	٠,١٨
	داخل المجموعات	٩٦٤,٥٣	١٣٨٠	٠,٧٠		لا توجد فروق
	الكلي	٩٦٦,٩١	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا
المحور : الاستراتيجيات الوقائية البعد الثالث (التأهيل)	بين المجموعات	٣,٨٧	٢	١,٩٤	٢,٧٨	٠,٠٦
	داخل المجموعات	٩٦٢,٦٨	١٣٨٠	٠,٧٠		لا توجد فروق
	الكلي	٩٦٦,٥٥	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا
المحور :	بين المجموعات	٢,١٢	٢	١,٠٦	٢,١٢	٠,١٢

الاستراتيجيات العلاجية البعد الرابع (العقوبات)	داخل المجموعات	٦٨٩,٥٣	١٣٨٠	٠,٥٠		لا توجد فروق
	الكلي	٦٩١,٦٥	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا
الدرجة الكلية	بين المجموعات	٣,١٣	٢	١,٥٧	٣,٨٧	٠,٠٢
	داخل المجموعات	٥٥٩,٢٠	١٣٨٠	٠,٤١		توجد فروق
	الكلي	٥٦٢,٣٣	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا

وبعد الاطلاع على جدول رقم (٢٥) : يتضح أن استخدام تحليل التباين أظهر أن هناك تطابقاً واتفاقاً بين وجهات نظر أفراد عينة الدراسة حول ثلاثة أبعاد من أبعاد الدراسة وهي بعد البرامج التعليمية ، وبعد التأهيل ، وبعد العقوبات حيث كان مستوى الدلالة أكثر من (٠,٠٥) وليس هناك فروق ذات دلالة إحصائية وفقا للمدينة التي يقطنها المجيب.

وكانت هناك فروق ذات دلالة إحصائية بين وجهات نظر أفراد عينة الدراسة حول البعد الأول من أبعاد الدراسة وهو (التوعية) حيث كانت قيمة (ف) (٥,٨٢) عند مستوى الدلالة (٠,٠٠٣).

واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد بين استجابات المجيبين القاطنين مدينة مكة ومدينة الطائف ، أي أن المستجيبين القاطنين مدينة مكة المكرمة يعتقدون في تطبيق الاستراتيجيات الوقائية فيما يتعلق بالتوعية أكثر من المستجيبين بمحافظة الطائف. ويرجع ذلك إلى كبر مدينة مكة والكثافة السكانية وخصوصاً في مواسم متكررة كالعمرة ورمضان والحج .

وأيضا كان هناك فروق ذات دلالة إحصائية بين وجهات نظر أفراد عينة الدراسة لدرجة الكلية لأبعاد الدراسة حيث كانت قيمة (ف) (٣,٨٧) عند مستوى الدلالة (٠,٠٢).

واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد بين استجابات المستجيبين القاطنين جدة والطائف، أي يعتقدون في تطبيق وممارسة الاستراتيجيات الوقائية والعلاجية فيما يتعلق بأبعاد الدراسة أكثر من المستجيبين بالطائف.

ثانياً : وفقا لمتغير المسمى الوظيفي يوضح الجدول رقم (٢٦) :

جدول رقم (٢٦)
تحليل التباين الأحادي لدلالة الفروق بين متوسطات استجابات عينة الدراسة
لدرجة الممارسة تبعا لمتغير **المسمى الوظيفي** على محاور المقياس وللدرجة الكلية للمقياس

المحور	مصادر الإختلاف	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	الدلالة
المحور : الاستراتيجيات الوقائية البعد الأول (التوعية)	بين المجموعات	٨,٧٥	٤	٢,١٩	٤,٧٣	٠,٠٠١
	داخل المجموعات	٦٣٧,٥٢	١٣٧٨	٠,٤٦		توجد فروق
	الكلي	٦٤٦,٢٦	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا
المحور : الاستراتيجيات الوقائية البعد الثاني (البرامج التعليمية)	بين المجموعات	٢١,٦٩	٤	٥,٤٢	٧,٩١	٠,٠٠٠
	داخل المجموعات	٩٤٥,٢٢	١٣٧٨	٠,٦٩		توجد فروق
	الكلي	٩٦٦,٩١	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا
المحور : الاستراتيجيات الوقائية البعد الثالث (التأهيل)	بين المجموعات	٤٧,٥٦	٤	١١,٨٩	١٧,٨٣	٠,٠٠٠
	داخل المجموعات	٩١٨,٩٩	١٣٧٨	٠,٦٧		توجد فروق
	الكلي	٩٦٦,٥٥	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا
المحور : الاستراتيجيات العلاجية البعد الرابع (العقوبات)	بين المجموعات	٢٤,٥١	٤	٦,١٣	١٢,٦٦	٠,٠٠٠
	داخل المجموعات	٦٦٧,١٣	١٣٧٨	٠,٤٨		توجد فروق
	الكلي	٦٩١,٦٥	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا
الدرجة الكلية	بين المجموعات	١٧,٨٩	٤	٤,٤٧	١١,٣٢	٠,٠٠٠
	داخل المجموعات	٥٤٤,٤٤	١٣٧٨	٠,٤٠		توجد فروق
	الكلي	٥٦٢,٣٣	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا

وبعد النظر إلى الجدول رقم (٢٦) : يتضح أن استخدام تحليل التباين أظهر أن هناك اختلافاً بين وجهات نظر أفراد عينة الدراسة حول أبعاد الدراسة كالتالي :

أولاً : بُعد (التوعية) : حيث كان قيمة (ف) = (٤,٧٣) عند مستوى دلالة (٠,٠٠١) ، واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد بين استجابات

المجيبين من الأفراد وبين الطلاب ، حيث أن الأفراد يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات الوقائية للتوعية أكثر من الطلاب ويرجع ذلك إلى أن الأفراد أقرب من الطلاب في تنفيذ برامج التوعية المرورية بصفتهم القائمين على هذه البرامج.

ثانياً : بُعد (البرامج التعليمية) : حيث كان قيمة (ف) = (٧,٩١) عند مستوى دلالة (٠,٠٠٠) ، واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد : بين الأفراد والطلاب ، حيث أن الأفراد يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات الوقائية لبُعد البرامج التعليمية أكثر من الطلاب ، ويرجع ذلك إلى أن الأفراد بصفتهم القائمين على هذه البرامج فهم أقرب من الطلاب في التنفيذ ، لذلك من الطبيعي اعتقاد الأفراد بأن تطبيق البرامج التعليمية المرورية أكثر من الطلاب .

وبين الأعمال الحرة والموظفين ، حيث أن أصحاب ذوي الأعمال الحرة يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات الوقائية لبُعد البرامج التعليمية أكثر من الموظفين ، ويرجع ذلك إلى أن ذوي الأعمال الحرة يقومون بالدعم المادي والمعنوي لتطبيق البرامج المرورية أكثر من الموظفين.

ثالثاً : بُعد (التأهيل) : حيث كان قيمة (ف) = (١٧,٨٣) عند مستوى دلالة (٠,٠٠٠) ، واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد بين : الضباط والموظفين ، حيث أن الضباط يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات الوقائية لبُعد التأهيل أكثر من الموظفين ، ويرجع ذلك إلى أن الضباط هم القائمون على تأهيل السائقين ميدانياً لذلك يرون أن تطبيق التأهيل أكثر من الموظفين .

وبين الأفراد والطلاب والموظفين ، حيث أن الأفراد يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات الوقائية لبُعد التأهيل أكثر من الطلاب والموظفين ، ويرجع ذلك إلى أن الأفراد هم القائمون على تأهيل السائقين لذلك يرون أن تطبيق التأهيل أكثر من الموظفين والطلاب .

وبين الطلاب والموظفين ، حيث أن الطلاب يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات الوقائية لبُعد التأهيل أكثر من والموظفين ويرجع ذلك إلى أن الطلاب هم

من يطبق عليهم برامج التأهيل وخاصة في مدارس تعليم القيادة لذلك يرون أن ممارسة التأهيل أكثر من الموظفين .

وبين ذوي الأعمال الحرة والموظفين ، حيث أن ذوي الأعمال الحرة يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات الوقائية لبُعد التأهيل أكثر من الموظفين .

رابعاً : بُعد (العقوبات) : حيث كان قيمة (ف) = (١٢,٦٦) عند مستوى دلالة (٠,٠٠٠) ، واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد بين : الأفراد والطلاب والموظفين ، حيث أن الأفراد يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات العلاجية لبُعد العقوبات أكثر من الطلاب والموظفين ويرجع ذلك إلى قيام الأفراد بتطبيق النظام .

وبين ذوي الأعمال الحرة والموظفين ، حيث أن ذوي الأعمال الحرة يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات العلاجية لبُعد العقوبات أكثر من الموظفين.

خامساً : (لدرجة الكلية) : حيث كان قيمة (ف) = (١١,٣٢) عند مستوى دلالة (٠,٠٠٠) ، واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد بين : الأفراد والطلاب والموظفين ، حيث أن الأفراد يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات الوقائية والعلاجية لإبعاد الدراسة أكثر من الطلاب والموظفين .

وبين ذوي الأعمال الحرة والموظفين ، حيث أن ذوي الأعمال الحرة يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات الوقائية والعلاجية لإبعاد الدراسة أكثر من الموظفين .

ثالثاً : وفقا لمتغير المؤهل العلمي يوضح الجدول رقم (٢٧) :

جدول رقم (٢٧)

تحليل التباين الأحادي لدلالة الفروق بين متوسطات إستجابات عينة الدراسة لدرجة الممارسة تبعا لمتغير المؤهل العلمي على محاور المقياس وللدرجة الكلية لمقياس

المحور	مصادر الإختلاف	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	الدلالة
المحور : الاستراتيجيات الوقائية البعد الأول (التوعية)	بين المجموعات	١٠,٠٣	٤	٢,٥١	٥,٤٣	٠,٠٠٠
	داخل المجموعات	٦٣٦,٢٣	١٣٧٨	٠,٤٦		توجد فروق
	الكلي	٦٤٦,٢٦	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا

المحور : الاستراتيجيات الوقائية البعد الثاني (البرامج التعليمية)	بين المجموعات	١٩,٤٨	٤	٤,٨٧	٧,٠٩	٠,٠٠٠
	داخل المجموعات	٩٤٧,٤٣	١٣٧٨	٠,٦٩		توجد فروق
	الكلي	٩٦٦,٩١	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا
المحور : الاستراتيجيات الوقائية البعد الثالث (التأهيل)	بين المجموعات	٢٢,٨٠	٤	٥,٧٠	٨,٣٢	٠,٠٠٠
	داخل المجموعات	٩٤٣,٧٤	١٣٧٨	٠,٦٩		توجد فروق
	الكلي	٩٦٦,٥٥	١٣٨٢			دالة إحصائيا
المحور : الاستراتيجيات العلاجية البعد الرابع (العقوبات)	بين المجموعات	١١,١١	٤	٢,٧٨	٥,٦٢	٠,٠٠٠
	داخل المجموعات	٦٨٠,٥٤	١٣٧٨	٠,٤٩		توجد فروق
	الكلي	٦٩١,٦٥	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا
الدرجة الكلية	بين المجموعات	١٠,٥٥	٤	٢,٦٤	٦,٥٨	٠,٠٠٠
	داخل المجموعات	٥٥١,٧٩	١٣٧٨	٠,٤٠		توجد فروق
	الكلي	٥٦٢,٣٣	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا

وبعد الاطلاع على جدول رقم (٢٧) : يتضح أن استخدام تحليل التباين أظهر أن هناك اختلافاً بين وجهات نظر أفراد عينة الدراسة حول أبعاد الدراسة كالتالي :

أولاً : بُعد (التوعية) : حيث كان قيمة (ف) = (٥,٤٣) عند مستوى دلالة (٠,٠٠٠) ، واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد بين استجابات الذين يحملون المؤهل العلمي أعلى من الجامعي والجامعي وذو المؤهل المتوسط ، حيث أن المستجيبين ذو المؤهل الأعلى من الجامعي يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات الوقائية للتوعية أكثر من ذو المؤهل الجامعي وذو المؤهل المتوسط .

ثانياً : بُعد (البرامج التعليمية) : حيث كان قيمة (ف) = (٧,٠٩) عند مستوى دلالة (٠,٠٠٠) ، واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد: بين ذوي المؤهل الأعلى من الجامعي وبين ذوي المؤهل الجامعي ، حيث يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات الوقائية لبُعد البرامج التعليمية أكثر من ذوي المؤهل الجامعي .

وبين ذوي المؤهل الجامعي وحامل المؤهل الثانوي ، حيث أن حامل الثانوي يعتقد أن ممارسة الاستراتيجيات الوقائية لبُعد البرامج التعليمية أكثر من الجامعي .

وبين ذوي المؤهل الجامعي وبين ذوي يقرؤون ويكتبون، حيث أن الذي يقرأ ويكتب يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات الوقائية للبرامج التعليمية أكثر من الجامعي

ثالثاً : بُعد (التأهيل) : حيث كان قيمة (ف) = (٨,٣٢) عند مستوى دلالة (٠,٠٠٠) ، واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد : بين ذوي المؤهل الجامعي وحامل المؤهل الثانوي ، حيث أن حامل المؤهل الثانوي يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات الوقائية لبُعد التأهيل أكثر من ذوي المؤهل الجامعي .

وبين حامل المتوسط وبين ذوي المؤهل الجامعي ، حيث يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات الوقائية لبُعد التأهيل أكثر من ذوي المؤهل الجامعي. وبين ذوي المؤهل الجامعي وبين الذين يقرؤون ويكتبون ، حيث أن الذي يقرأ ويكتب يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات الوقائية لبُعد التأهيل أكثر من ذوي المؤهل الجامعي.

رابعاً : بُعد (العقوبات) : حيث كان قيمة (ف) = (٥,٦٢) عند مستوى دلالة (٠,٠٠٠) ، واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد : بين ذوي المؤهل الجامعي وحامل المؤهل الثانوي ، حيث أن حامل المؤهل الثانوي يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات العلاجية لبُعد العقوبات أكثر من الجامعي .

وبين حامل المتوسط وبين ذوي المؤهل الجامعي ، حيث أن حامل المتوسط يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات العلاجية أكثر من ذوي المؤهل الجامعي .

خامساً : (لدرجة الكلية) : حيث كان قيمة (ف) = (٦,٥٨) عند مستوى دلالة (٠,٠٠٠) ، واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد: بين ذوي المؤهل الجامعي وحامل المؤهل الثانوي ، حيث أن حامل المؤهل الثانوي يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات الوقائية والعلاجية لأبعاد الدراسة أكثر من ذوي المؤهل الجامعي . وبين الجامعين وبين الذين يقرؤون ويكتبون ، حيث يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات الوقائية والعلاجية لأبعاد الدراسة أكثر من الجامعي.

رابعاً : وفقا لمتغير العمر يوضح الجدول رقم (٢٨) :

جدول رقم (٢٨)

تحليل التباين الأحادي لدلالة الفروق بين متوسطات إستجابات عينة الدراسة لدرجة الممارسة تبعا لمتغير العمر على محاور المقياس وللدرجة الكلية لمقياس

المحور	مصادر الإختلاف	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	الدلالة
المحور : الاستراتيجيات الوقائية البعد الأول (التوعية)	بين المجموعات	٥,٦٤	٤	١,٤١	٣,٠٣	٠,٠١٧
	داخل المجموعات	٦٤٠,٦٣	١٣٧٨	٠,٤٧		توجد فروق
	الكلي	٦٤٦,٢٦	١٣٨٢	-		داله إحصائيا
المحور : الاستراتيجيات الوقائية البعد الثاني (البرامج التعليمية)	بين المجموعات	٦,٤١	٤	١,٦٠	٢,٣٠	٠,٠٦
	داخل المجموعات	٩٦٠,٥٠	١٣٧٨	٠,٧٠		لا توجد فروق
	الكلي	٩٦٦,٩١	١٣٨٢	-		داله إحصائيا
المحور : الاستراتيجيات الوقائية البعد الثالث (التأهيل)	بين المجموعات	٩,٩٢	٤	٢,٤٨	٣,٥٧	٠,٠٠٧
	داخل المجموعات	٩٥٦,٦٣	١٣٧٨	٠,٦٩		توجد فروق
	الكلي	٩٦٦,٥٥	١٣٨٢	-		داله إحصائيا
المحور : الاستراتيجيات العلاجية البعد الرابع (العقوبات)	بين المجموعات	٧,٦٨	٤	١,٩٢	٣,٨٧	٠,٠٠٤
	داخل المجموعات	٦٨٣,٩٧	١٣٧٨	٠,٥٠		توجد فروق
	الكلي	٦٩١,٦٥	١٣٨٢	-		داله إحصائيا
الدرجة الكلية	بين المجموعات	٥,٦٠	٤	١,٤٠	٣,٤٦	٠,٠٠٨
	داخل المجموعات	٥٥٦,٧٣	١٣٧٨	٠,٤٠		توجد فروق
	الكلي	٥٦٢,٣٣	١٣٨٢	-		داله إحصائيا

وبعد الاطلاع على جدول رقم (٢٨) : يتضح أن استخدام تحليل التباين أظهر أن هناك اختلافاً بين وجهات نظر أفراد عينة الدراسة حول أبعاد الدراسة كالتالي :

أولاً : بُعد (التوعية) : حيث كانت قيمة (ف) = (٣,٠٣) عند مستوى الدلالة (٠,٠١٧). واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد بين الذين

أعمارهم من ٣٢ سنة وأقل من ٣٩ سنة وبين الذين أعمارهم من ١٨ سنة وأقل من ٢٥ سنة ، حيث أن الذين أعمارهم من ٣٢ سنة وأقل من ٣٩ سنة يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات الوقائية للتوعية أكثر من الذين أعمارهم من١٨ سنة وأقل من٢٥ سنة .

ثانياً : بُعد (البرامج التعليمية) : حيث كانت قيمة (ف) = (٢,٣٠) عند مستوى الدلالة (٠,٠٦). حيث لا توجد فروق دالة إحصائيا بين أعمار المستجيبين.

ثالثاً : بُعد (التأهيل) : حيث كانت قيمة (ف) = (٣,٥٧) عند مستوى الدلالة (٠,٠٠٧). واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد بين استجابات الذين أعمارهم أقل من ١٨ سنة وبين الذين أعمارهم من ٢٥ سنة وأقل من ٣٢ سنة ، حيث أن الذين أعمارهم أقل من ١٨ سنة يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات الوقائية لبُعد التأهيل أكثر من الذين أعمارهم من ٢٥ سنة وأقل من ٣٢ سنة .

رابعاً : بالنسبة لبُعد (العقوبات) : حيث كانت قيمة (ف) = (٣,٨٧) عند مستوى الدلالة (٠,٠٠٤). واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد بين الذين أعمارهم من ٣٢ سنة وأقل من ٣٩ سنة وبين الذين أعمارهم من٢٥ سنة وأقل من٣٢ سنة ، حيث أن الذين أعمارهم من٣٢ سنة وأقل من٣٩ سنة يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات العلاجية العقوبات أكثر من الذين أعمارهم من٢٥ سنة وأقل من٣٢ سنة

خامساً : (للدرجة الكلية) : حيث كانت قيمة (ف) = (٣,٤٦) عند مستوى الدلالة (٠,٠٠٨). واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد بين استجابات الذين أعمارهم من ٣٢ سنة وأقل من ٣٩ سنة وبين الذين أعمارهم من ٢٥ سنة وأقل من ٣٢ سنة ، حيث أن الذين أعمارهم من ٣٢ سنة وأقل من ٣٩ سنة يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات الوقائية والعلاجية لأبعاد الدراسة أكثر من الذين أعمارهم من ٢٥ سنة وأقل من ٣٢ سنة.

سادساً / السؤال السادس : هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى ٠,٠٥ بين متوسطات استجابات عينة الدراسة حول درجة أهمية الاستراتيجيات الوقائية والعلاجية لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية وفقاً للمدينة ، والمسمى الوظيفي ، والمؤهل العلمي ، والعمر؟

إجابة السؤال السادس :

للإجابة عن هذا السؤال أعد جدول تحليل التباين الأحادي (**ANOVA**) لدلالة الفروق بين متوسطات استجابات أفراد عينة الدراسة حول الأبعاد الأربعة وفقا لمتغير المدينة ومتغير المسمى الوظيفي ومتغير المؤهل العلمي ومتغير العمر كما ستوضح الجداول التالية:

أولاً : وفقا لمتغير المدينة يوضح الجدول رقم (٢٩) :

جدول رقم (٢٩)

تحليل التباين الأحادي لدلالة الفروق بين متوسطات إستجابات عينة الدراسة لدرجة الأهمية تبعا لمتغير المدينة على محاور المقياس وللدرجة الكلية للمقياس

المحور	مصادر الإختلاف	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	الدلالة
المحور : الاستراتيجيات الوقائية البعد الأول (التوعية)	بين المجموعات	٧,٥٠	٢	٣,٧٥	٩,٢٥	٠,٠٠٠
	داخل المجموعات	٥٥٩,٨٧	١٣٨٠	٠,٤١		توجد فروق
	الكلي	٥٦٧,٣٧	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا
المحور : الاستراتيجيات الوقائية البعد الثاني (البرامج التعليمية)	بين المجموعات	٨,٥١	٢	٤,٢٦	٩,١٢	٠,٠٠٠
	داخل المجموعات	٦٤٤,١٩	١٣٨٠	٠,٤٧		توجد فروق
	الكلي	٦٢٥,٧١	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا
المحور : الاستراتيجيات الوقائية البعد الثالث (التأهيل)	بين المجموعات	٨,٦٦	٢	٤,٣٣	٩,٠٦	٠,٠٠٠
	داخل المجموعات	٦٥٩,٧٣	١٣٨٠	٠,٤٨		توجد فروق
	الكلي	٦٦٨,٣٩	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا
المحور :	بين المجموعات	٨,٦٨	٢	٤,٣٤	٧,٧٤	٠,٠٠٠

الاستراتيجيات العلاجية البعد الرابع (العقوبات)	داخل المجموعات	٧٧٤,٧٢	١٣٨٠	٠,٥٦		توجد فروق
	الكلي	٧٨٣,٤٠	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا
الدرجة الكلية	بين المجموعات	٨,٠٣	٢	٤,٠١	١١,٣٢	٠,٠٠٠
	داخل المجموعات	٤٨٩,٢١	١٣٨٠	٠,٣٦		توجد فروق
	الكلي	٤٩٧,٢٤	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا

وبعد الاطلاع على جدول رقم (٢٩) : يتضح أن استخدام تحليل التبـاين أظهر أن هناك اختلافا بين وجهات نظر أفراد عينة الدراسة حول أبعاد الدراسة كالتالي :

أولاً : بُعد (التوعية) : حيث كانت قيمـة (ف) (٩,٢٥) عند مستوى الدلالـة (٠,٠٠٠). واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد بين استجابات القـاطنين مدينـة جـدة واستجابات القـاطنين مدينـة الطـائف ، حيث يعتقدون أن أهميـة استخدام الاستراتيجيات الوقائية لبُعد التوعية أكثر من الذين يقطنون مدينة الطائف .

ثانيـاً : بُعـد (البـرامج التعليميـة) : حيـث كانـت قيمـة (ف) (٩,١٢) عنـد مستوى الدلالة (٠,٠٠٠). واتضح بعد استخدام اختبـار ((شيفيه)) أن الفروق توجد بين استجابات القاطنين مدينة جدة واستجابات القـاطنين مدينـة مكـة المكرمـة ، حيث أن الـذين يقطنـون مدينـة جـدة يعتقـدون أن أهميـة اسـتخدام الاسـتراتيجيات الوقائيـة لبُعـد البرامج التعليمية أكثر من الذين يقطنون مدينة مكة المكرمة.

ثالثاً : بُعد (التأهيل) : حيث كانت قيمـة (ف) (٩,٠٦) عند مستوى الدلالـة (٠,٠٠٠). واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد : بين استجابات القاطنين مدينة جدة واستجابات القـاطنين مدينـة مكـة المكرمـة ، حيث أن الذين يقطنـون مدينـة جـدة يعتقـدون أن أهميـة اسـتخدام الاسـتراتيجيات الوقائيـة لبُعد التأهيل أكثـر مـن الذين يقطنون مدينة مكة المكرمة .

وبين استجابات القاطنين مدينة مكة واستجابات القـاطنين مدينـة الطـائف ، حيث أن الذين يقطنون مدينة الطائف يعتقدون أن أهمية استخدام الاستراتيجيات الوقائيـة لبُعد التأهيل أكثر من الذين يقطنون مدينة مكة المكرمة .

رابعاً : بُعد (العقوبات) : حيث كانت قيمة (ف) (٧,٧٤) عند مستوى الدلالة (٠,٠٠٠). واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد بين استجابات القاطنين مدينة جدة واستجابات القاطنين مدينة مكة المكرمة والطائف ، حيث أن الذين يقطنون مدينة جدة يعتقدون أن أهمية استخدام الاستراتيجيات العلاجية لبُعد العقوبات أكثر من الذين يقطنون مدينة مكة المكرمة والطائف.

خامساً : (للدرجة الكلية) : حيث كانت قيمة (ف) (١١,٣٢) عند مستوى الدلالة (٠,٠٠٠). واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد : بين استجابات القاطنين مدينة جدة واستجابات القاطنين مدينة مكة المكرمة ، حيث أن الذين يقطنون مدينة جدة يعتقدون أن أهمية استخدام الاستراتيجيات الوقائية والعلاجية لأبعاد الدراسة أكثر من الذين يقطنون مدينة مكة .

وبين استجابات القاطنين مدينة مكة واستجابات القاطنين مدينة الطائف ، حيث أن الذين يقطنون مدينة الطائف يعتقدون أن أهمية استخدام الاستراتيجيات الوقائية والعلاجية لأبعاد الدراسة أكثر من الذين يقطنون مكة .

ثانياً : وفقا لمتغير المسمى الوظيفي يوضح الجدول رقم (٣٠) :

جدول رقم (٣٠)

تحليل التباين الأحادي لدلالة الفروق بين متوسطات إستجابات عينة الدراسة لدرجة الأهمية تبعا لمتغير المسمى الوظيفي على محاور المقياس وللدرجة الكلية لمقياس

المحور	مصادر الإختلاف	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	الدلالة
المحور : الاستراتيجيات الوقائية البعد الأول (التوعية)	بين المجموعات	١٥,٦٣	٤	٣,٩١	٩,٧٦	٠,٠٠٠
	داخل المجموعات	٥٥١,٧٣	١٣٧٨	٠,٤٠		توجد فروق
	الكلي	٥٦٧,٣٧	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا
المحور : الاستراتيجيات الوقائية البعد الثاني (البرامج التعليمية)	بين المجموعات	١١,٤٥	٤	٢,٨٦	٦,١٥	٠,٠٠٠
	داخل المجموعات	٦٤١,٢٦	١٣٧٨	٠,٤٧		توجد فروق
	الكلي	٦٥٢,٧١	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا
المحور :	بين المجموعات	٢,٣٠	٤	٠,٥٧	١,١٩	٠,٣١

الاستراتيجيات الوقائية البعد الثالث (التأهيل)	داخل المجموعات	٦٦٦,٠٩	١٣٧٨	٠,٤٨		لا توجد فروق
	الكلي	٦٦٨,٣٩	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا
المحور : الاستراتيجيات العلاجية البعد الرابع (العقوبات)	بين المجموعات	١٣,١٩	٤	٣,٣٠	٥,٩٠	٠,٠٠٠
	داخل المجموعات	٧٧٠,٢١	١٣٧٨	٠,٥٦		توجد فروق
	الكلي	٧٨٣,٤٠	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا
الدرجة الكلية	بين المجموعات	١٠,٠٨	٤	٢,٥٢	٧,١٣	٠,٠٠٠
	داخل المجموعات	٤٨٧,١٦	١٣٧٨	٠,٣٥		توجد فروق
	الكلي	٤٩٧,٢٤	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا

وبعد الاطلاع على جدول رقم (٣٠) : يتضح أن استخدام تحليل التباين أظهر أن هناك اختلافا بين وجهات نظر أفراد عينة الدراسة حول أبعاد الدراسة كالتالي :

أولاً : بُعد (التوعية) : حيث كان قيمة (ف) = (٩,٧٦) عند مستوى دلالة (٠,٠٠٠) ، واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد : بين استجابات الضباط وبين الطلاب ، حيث أن الضباط يعتقدون بأهمية استخدام الاستراتيجيات الوقائية لبُعد التوعية أكثر من الطلاب .

وبين استجابات الأفراد واستجابات الطلاب والموظفين ، حيث أن الأفراد يعتقدون بأهمية استخدام الاستراتيجيات الوقائية للتوعية أكثر من الطلاب والموظفين .

ثانياً : بُعد (البرامج التعليمية) : حيث كان قيمة (ف) = (٦,١٥) عند مستوى دلالة (٠,٠٠٠) ، واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد : بين استجابات الضباط وبين الطلاب ، حيث أن الضباط يعتقدون بأهمية استخدام الاستراتيجيات الوقائية لبُعد البرامج التعليمية أكثر من الطلاب .

وبين استجابات الأفراد واستجابات الطلاب ، حيث أن الأفراد يعتقدون بأهمية استخدام الاستراتيجيات الوقائية لبُعد البرامج التعليمية أكثر من الطلاب .

ثالثاً : بُعد (التأهيل): حيث كان قيمة (ف) = (١,١٩) عند مستوى دلالة (٠,٣١) وهذا يدل بأنه لا يوجد فرق دالة إحصائيا بين استجابات أفراد العينة .

رابعاً : بُعد (العقوبات) : حيث كان قيمة (ف) = (٥,٩٠) عند مستوى دلالة (٠,٠٠٠ ، واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد بين : وبين استجابات الضباط واستجابات الطلاب والموظفين ، حيث يعتقدون بأهمية استخدام الاستراتيجيات العلاجية لبُعد العقوبات أكثر من الطلاب والموظفين . وبين استجابات الأفراد وبين الطلاب ، حيث يعتقدون بأهمية استخدام الاستراتيجيات العلاجية لبُعد العقوبات أكثر من الطلاب .

خامساً : (لدرجة الكلية) : حيث كان قيمة (ف) = (٧,١٣) عند مستوى دلالة (٠,٠٠٠) ، واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد بين : وبين استجابات الضباط واستجابات الطلاب والموظفين ، حيث يعتقدون بأهمية استخدام الاستراتيجيات الوقائية والعلاجية لأبعاد الدراسة أكثر من الطلاب والموظفين . وبين استجابات الأفراد وبين الطلاب ، حيث يعتقدون بأهمية استخدام الاستراتيجيات الوقائية والعلاجية لأبعاد الدراسة أكثر من الطلاب .

ثالثاً : وفقا لمتغير المؤهل العلمي يوضح الجدول رقم (٣١) :

جدول رقم (٣١)

تحليل التباين الأحادي لدلالة الفروق بين متوسطات إستجابات عينة الدراسة لدرجة الأهمية تبعا لمتغير المؤهل العلمي على محاور المقياس وللدرجة الكلية لمقياس

المحور	مصادر الإختلاف	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	الدلالة
المحور : الاستراتيجيات الوقائية البعد الأول (التوعية)	بين المجموعات	٢,٥٩	٤	٠,٦٥	١,٥٨	٠,١٧٧
	داخل المجموعات	٥٦٤,٧٧	١٣٧٨	٠,٤١		لا توجد فروق
	الكلي	٥٦٧,٣٧	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا
المحور : الاستراتيجيات الوقائية البعد الثاني (البرامج التعليمية)	بين المجموعات	١,٥١	٤	٠,٣٨	٠,٨٠	٠,٢٥٢
	داخل المجموعات	٦٥١,٢٠	١٣٧٨	٠,٤٧		لا توجد فروق
	الكلي	٦٥٢,٧١	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا
المحور : الاستراتيجيات الوقائية	بين المجموعات	٤,٣٥	٤	١,٠٩	٢,٢٦	٠,٠٦١
	داخل المجموعات	٦٦٤,٠٤	١٣٧٨	٠,٤٨		لا توجد فروق

البعد الثالث (التأهيل)	الكلي	٦٦٨,٣٩	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا
المحور : الاستراتيجيات العلاجية البعد الرابع (العقوبات)	بين المجموعات	٦,٦٩	٤	١,٦٧	٢,٩٧	٠,٠١٩
	داخل المجموعات	٧٧٦,٧٢	١٣٧٨	٠,٥٦		توجد فروق
	الكلي	٧٨٣,٤٠	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا
الدرجة الكلية	بين المجموعات	٢,٤٣	٤	٠,٦١	١,٧٠	٠,١٤٩
	داخل المجموعات	٤٩٤,٨١	١٣٧٨	٠,٣٦		لا توجد فروق
	الكلي	٤٩٧,٢٤	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا

وبعد الاطلاع على جدول رقم (٣١) : يتضح أن استخدام تحليل التباين أظهر أن هناك تطابق واتفاق بين وجهات نظر أفراد عينة الدراسة حول أبعاد الدراسة في كلٍ من بعُد التوعية وبعُد البرامج التعليمية وبعُد التأهيل أي هذا التطابق في الاستراتيجيات الوقائية حيث كان مستوى الدلالة أكثر من (٠,٠٥) وليس هناك فروقا ذات دلالة إحصائية وفقا للمؤهل العلمي . ما عدا الاستراتيجيات العلاجية المتمثلة في البعُد الرابع (العقوبات) فان قيمة (ف) = (٢,٩٧) عند مستوى الدلالة (٠,٠١٩) ، وأتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) انه أن هناك فروقاً بين استجابات أفراد عينة الدراسة لبُعد العقوبات لذوي المؤهل أعلى من الجامعي وبين ذوي المؤهل الثانوي ، حيث يعتقد بأهمية وتطبيق الاستراتيجيات العلاجية المتمثلة في بعُد العقوبات أكثر من الثانوي .

رابعاً : وفقا لمتغير العمر يوضح الجدول رقم (٣٢) :

جدول رقم (٣٢)

تحليل التباين الأحادي لدلالة الفروق بين متوسطات إستجابات عينة الدراسة لدرجة الأهمية تبعا لمتغير العمر على محاور المقياس وللدرجة الكلية لمقياس

المحور	مصادر الإختلاف	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة ف	الدلالة
المحور : الاستراتيجيات الوقائية البعد الأول (التوعية)	بين المجموعات	٥,٨٠	٤	١,٤٥	٣,٥٦	٠,٠٠٧
	داخل المجموعات	٥٦١,٥٧	١٣٧٨	٠,٤١		توجد فروق
	الكلي	٥٦٧,٣٧	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا

المحور : الاستراتيجيات الوقائية البعد الثاني (البرامج التعليمية)	بين المجموعات	٥,٢١	٤	١,٣٠	٢,٨٨	٠,٠٢٦
	داخل المجموعات	٦٤٧,٥٠	١٣٧٨	٠,٤٧		توجد فروق
	الكلي	٦٥٢,٧١	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا
المحور : الاستراتيجيات الوقائية البعد الثالث (التأهيل)	بين المجموعات	٢,٦٧	٤	٠,٦٧	١,٣٨	٠,٢٤
	داخل المجموعات	٦٦٥,٧٢	١٣٧٨	٠,٤٨		لا توجد فروق
	الكلي	٦٦٨,٣٩	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا
المحور : الاستراتيجيات العلاجية البعد الرابع (العقوبات)	بين المجموعات	٧,١٦	٤	١,٧٩	٣,١٨	٠,٠١٣
	داخل المجموعات	٧٧٦,٢٥	١٣٧٨	٠,٥٦		توجد فروق
	الكلي	٧٨٣,٤٠	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا
الدرجة الكلية	بين المجموعات	٤,٣٣	٤	١,٠٨	٣,٠٣	٠,٠١٧
	داخل المجموعات	٤٩٢,٩١	١٣٧٨	٠,٣٦		توجد فروق
	الكلي	٤٩٧,٢٤	١٣٨٢	-		دالة إحصائيا

وبعد الاطلاع على جدول رقم (٣٢) : يتضح أن استخدام تحليل التباين أظهر أن هناك اختلافاً بين وجهات نظر أفراد عينة الدراسة حول أبعاد الدراسة كالتالي :

أولاً : بُعد (التوعية) : حيث كانت قيمة (ف) = (٣,٥٦) عند مستوى الدلالة (٠,٠٠٧). واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد : بين استجابات الذين أعمارهم من ١٨ سنة وأقل من ٢٥ سنة وبين الذين أعمارهم ٣٩ سنة فأكثر ، حيث أن الذين أعمارهم ٣٩ سنة فأكثر يرون أن أهمية استخدام الاستراتيجيات الوقائية لبُعد التوعية أكثر من الذين أعمارهم من ١٨ سنة وأقل من ٢٥ سنة .

وبين استجابات الذين أعمارهم من٢٥ سنة وأقل من٣٢ سنة وبين الذين أعمارهم٣٩ سنة فأكثر ، حيث أن الذين أعمارهم٣٩ سنة فأكثر يرون أن أهمية تكثيف الاستراتيجيات الوقائية للتوعية أكثر من الذين أعمارهم من١٨ سنة وأقل من٢٥ سنة .

ثانياً : بُعد (البرامج التعليمية) : حيث كانت قيمة (ف) = (٢,٧٧) عند مستوى الدلالة (٠,٠٢٦). واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد بين استجابات الذين أعمارهم من ١٨ سنة وأقل من ٢٥ سنة وبين الذين أعمارهم ٣٩ سنة ، حيث أن الذين أعمارهم ٣٩ سنة فأكثر يرون أن أهمية استخدام الاستراتيجيات الوقائية لبُعد البرامج التعليمية أكثر من الذين أعمارهم من ١٨ سنة وأقل من ٢٥ سنة .

ثالثاً : بُعد (التأهيل) : حيث كانت قيمة (ف) = (١,٣٨) عند مستوى الدلالة (٠,٢٤). واتضح أنة لا يوجد فروق بين استجابات أفراد عينة الدراسة للاستراتيجيات الوقائية لبُعد التأهيل لمتغير العمر.

رابعاً : بُعد (العقوبات) : حيث كانت قيمة (ف) = (٣,١٨) عند مستوى الدلالة (٠,٠١٣). واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد بين استجابات الذين أعمارهم من ١٨ سنة وأقل من ٢٥ سنة وبين الذين أعمارهم أقل من ١٨ سنة ، حيث أن الذين أعمارهم أقل من ١٨ سنة يرون أن أهمية استخدام الاستراتيجيات العلاجية لبُعد العقوبات أكثر من الذين أعمارهم من ١٨ سنة وأقل من ٢٥ سنة .

خامساً : (للدرجة الكلية) : حيث كانت قيمة (ف) = (٣,٠٣) عند مستوى الدلالة (٠,٠١٧). واتضح بعد استخدام اختبار ((شيفيه)) أن الفروق توجد : بين استجابات الذين أعمارهم من ١٨ سنة وأقل من ٢٥ سنة وبين الذين أعمارهم ٣٩ سنة ، حيث أن الذين أعمارهم ٣٩ سنة فأكثر يرون أن أهمية استخدام الاستراتيجيات الوقائية والعلاجية لأبعاد الدراسة أكثر من الذين أعمارهم من ١٨ سنة وأقل من ٢٥ سنة .

<u>سابعاً / السؤال السابع</u> : هل يوجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى ٠,٠٥ بين تصورات عينة الدراسة حول واقع الممارسة ودرجة الأهمية للإستراتيجيات الوقائية والعلاجية لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية تعزى بالمسمى الوظيفي ؟

<u>إجابة السؤال السابع :</u>

للإجابة عن هذا السؤال عُمل اختبار (ت) (T. Test) لمعرفة استجابات أفراد عينة الدراسة حول الأبعاد الأربعة وفقاً لمتغير المدينة ومتغير المسمى الوظيفي ومتغير المؤهل العلمي ومتغير العمر كما ستوضح الجداول التالية:

جدول رقم (٣٣)
اختبار (ت) للمقارنة بين درجة الممارسة ودرجة الأهمية
تبعا لمتغير <u>المسمى الوظيفي</u> على محاور المقياس والدرجة الكلية للمقياس

<u>أولاً : وفقا للمسمى الوظيفي (الضباط) يوضح الجدول رقم (٣٣ / ١) :</u>

البعد	المقارنة	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة (ت)	درجات الحرية	الدلالة الإحصائية
الأول (التوعية)	الممارسة	٥٥	٢,٦٧	٠,٥٩	١٥,٧٣	٥٤	٠,٠٠٠ يوجد دالة إحصائياً
	الأهمية	٥٥	٤,٢٦	٠,٤٩			
الثاني (البرامج التعليمية)	الممارسة	٥٥	٢,٣٢	٠,٦٧	١٨,٣٠	٥٤	٠,٠٠٠ يوجد دالة إحصائياً
	الأهمية	٥٥	٤,٣٣	٠,٥٤			
الثالث (التأهيل)	الممارسة	٥٥	٢,٤٩	٠,٧١	١٧,٨٦	٥٤	٠,٠٠٠ يوجد دالة إحصائياً
	الأهمية	٥٥	٤,٣٧	٠,٥٣			
الرابع (العقوبات)	الممارسة	٥٥	١,٩٦	٠,٤٨	٢٢,٧٤	٥٤	٠,٠٠٠ يوجد دالة إحصائياً
	الأهمية	٥٥	٤,٤٥	٠,٦١			
الدرجة الكلية	الممارسة	٥٥	٢,٣٨	٠,٤٨	٢٢,٩٦	٥٤	٠,٠٠٠ يوجد دالة إحصائياً
	الأهمية	٥٥	٤,٣٤	٠,٤٣			

لدى النظر إلى الجدول رقم (٣٣ / ١) يظهر أنه يوجد فروق دلالة إحصائيا بين درجة الممارسة وبين درجة الأهمية تبعاً لمتغير المسمى الوظيفي (الضباط) على أبعاد المقياس والدرجة الكلية للمقياس فوجد الآتي :

أولاً / بُعد التوعية : حيث كان متوسط درجة الممارسة (٢,٦٧) أي أن ممارستها متوسطة ، وكانت درجة الأهمية (٤,٢٦) أي أن أهميتها عالية جداً ، وبناءً على ذلك كان هناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (ت = ١٥,٧٣) ، وهذا يبرهن أن الضباط يرون أن ممارسة التوعية من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية متوسطة مع العلم أن أهمية تكثيف التوعية عالية جداً حسب وجهة نظر عينة الدراسة لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية.

ثانياً / بُعد البرامج التعليمية : حيث كان متوسط درجة الممارسة (٢,٣٢) أي أن ممارستها منخفضة ، وكانت درجة الأهمية (٤,٣٣) أي أن أهميتها عالية جداً ، وبناءً على ذلك كان هناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (ت = ١٨,٣٠) ، وهذا يبرهن أن الضباط يرون أن ممارسة البرامج التعليمية من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية منخفضة مع العلم أن أهمية تكثيف البرامج التعليمية عالية جداً حسب وجهة نظر عينة الدراسة لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية.

ثالثاً / بُعد التأهيل : حيث كان متوسط درجة الممارسة (٢,٤٩) أي أن ممارستها منخفضة ، وكانت درجة الأهمية (٤,٣٧) أي أن أهميتها عالية جداً ، وبناءً على ذلك كان هناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (ت = ١٧,٨٦) ، وهذا يبرهن أن الضباط يرون أن ممارسة التأهيل من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية منخفضة مع العلم أن أهمية تكثيف التأهيل عالية جداً حسب وجهة نظر عينة الدراسة لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية.

رابعاً / بُعد العقوبات : حيث كان متوسط درجة الممارسة (١,٩٦) أي أن ممارستها منخفضة ، وكانت درجة الأهمية (٤,٤٥) أي أن أهميتها عالية جداً ، وبناءً على ذلك كان هناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (ت = ٢٢,٧٤) ، وهذا يبرهن أن الضباط يرون أن ممارسة العقوبات من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية منخفضة مع العلم أن أهمية تكثيف العقوبات عالية جداً حسب وجهة نظر عينة الدراسة لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية.

خامساً / الدرجة الكلية لإبعاد المقياس : حيث كان متوسط درجة الممارسة (٢,٣٨) أي أن ممارستها منخفضة ، وكانت درجة الأهمية (٤,٣٤) أي أن أهميتها عالية جداً ، وبناءً على ذلك كان هناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (ت = ٢٢,٩٦) ، وهذا يبرهن أن الضباط يرون أن ممارسة أبعاد المقياس من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية منخفضة مع العلم أن أهميتها عالية جداً حسب وجهة نظر عينة الدراسة لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية.

ثانياً : وفقا للمسمى الوظيفي (الفرد) يوضح الجدول رقم (٣٣ / ٢) :

البعد	المقارنة	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة (ت)	درجات الحرية	الدلالة الإحصائية
الأول (التوعية)	الممارسة	٥١٠	٢,٦٠	٠,٦٩	٣٥,٤٢	٥٠٩	٠,٠٠٠ يوجد دالة إحصائياً
	الأهمية	٥١٠	٤,١٤	٠,٦١			
الثاني (البرامج التعليمية)	الممارسة	٥١٠	٢,٣٤	٠,٨٦	٣٧,٥٧	٥٠٩	٠,٠٠٠ يوجد دالة إحصائياً
	الأهمية	٥١٠	٤,٢٠	٠,٦٧			
الثالث (التأهيل)	الممارسة	٥١٠	٢,٥٨	٠,٧٦	٣٥,٣٥	٥٠٩	٠,٠٠٠ يوجد دالة إحصائياً
	الأهمية	٥١٠	٤,١٩	٠,٧٠			
الرابع (العقوبات)	الممارسة	٥١٠	٢,٢٠	٠,٧٥	٤١,٩٤	٥٠٩	٠,٠٠٠ يوجد دالة إحصائياً
	الأهمية	٥١٠	٤,١٩	٠,٧٢			
الدرجة الكلية	الممارسة	٥١٠	٢,٤٤	٠,٦٤	٤٣,٤٥	٥٠٩	٠,٠٠٠ يوجد دالة إحصائياً
	الأهمية	٥١٠	٤,١٧	٠,٥٨			

لدى النظر إلى الجدول رقم (٣٣ / ٢) يظهر أنه يوجد فروق دلالة إحصائيا بين درجة الممارسة وبين درجة الأهمية تبعاً لمتغير المسمى الوظيفي (للأفراد) على أبعاد المقياس والدرجة الكلية للمقياس فوجد الآتي :

أولاً / بُعد التوعية : حيث كان متوسط درجة الممارسة (٢,٦٠) أي أن ممارستها منخفضة ، وكانت درجة الأهمية (٤,١٤) أي أن أهميتها عالية ، وبناءً على ذلك كان هناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (ت = ٣٥,٤٢) ، وهذا يبرهن أن الأفراد يرون أن ممارسة التوعية من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية

منخفضة مع العلم أن أهمية تكثيف التوعية عالية حسب وجهة نظر عينة الدراسة لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية.

ثانياً / بُعد البرامج التعليمية : حيث كان متوسط درجة الممارسة (٢,٣٤) أي أن ممارستها منخفضة ، وكانت درجة الأهمية (٤,٢٠) أي أن أهميتها عاليةً ، وبناءً على ذلك كان هناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (ت = ٣٧,٥٧) ، وهذا يبرهن أن الأفراد يرون أن ممارسة البرامج التعليمية من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية منخفضة مع العلم أن أهمية تكثيف البرامج التعليمية عالية حسب وجهة نظر عينة الدراسة لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية.

ثالثاً / بُعد التأهيل : حيث كان متوسط درجة الممارسة (٢,٥٨) أي أن ممارستها منخفضة ، وكانت درجة الأهمية (٤,١٩) أي أن أهميتها عالية ، وبناءً على ذلك كان هناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (ت = ٣٥,٣٥) ، وهذا يبرهن أن الأفراد يرون أن ممارسة التأهيل من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية منخفضة مع العلم أن أهمية تكثيف التأهيل عالية حسب وجهة نظر عينة الدراسة لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية.

رابعاً / بُعد العقوبات : حيث كان متوسط درجة الممارسة (٢,٢٠) أي أن ممارستها منخفضة ، وكانت درجة الأهمية (٤,١٩) أي أن أهميتها عالية ، وبناءً على ذلك كان هناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (ت = ٤١,٤٩) ، وهذا يبرهن أن الأفراد يرون أن ممارسة العقوبات من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية منخفضة مع العلم أن أهمية تكثيف العقوبات عالية حسب وجهة نظر عينة الدراسة لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية.

خامساً / الدرجة الكلية لإبعاد المقياس : حيث كان متوسط درجة الممارسة (٢,٤٤) أي أن ممارستها منخفضة ، وكانت درجة الأهمية (٤,١٧) أي أن أهميتها عالية ، وبناءً على ذلك كان هناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (ت = ٤٣,٤٥) ، وهذا يبرهن أن الأفراد يرون أن ممارسة أبعاد المقياس من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية منخفضة مع العلم أن أهميتها عالية.

ثالثاً : وفقا للمسمى الوظيفي (الطالب) يوضح الجدول رقم (٣٣ / ٣) :

البعد	المقارنة	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة (ت)	درجات الحرية	الدلالة الإحصائية
الأول (التوعية)	الممارسة	٢٧٥	٢,٤٣	٠,٦٢	٢٦,٨١	٢٧٤	٠,٠٠٠ يوجد دالة إحصائياً
	الأهمية	٢٧٥	٣,٨٨	٠,٧٠			
الثاني (البرامج التعليمية)	الممارسة	٢٧٥	٢,٢٢	٠,٨١	٢٧,١٦	٢٧٤	٠,٠٠٠ يوجد دالة إحصائياً
	الأهمية	٢٧٥	٤,٠٠	٠,٧٤			
الثالث (التأهيل)	الممارسة	٢٧٥	٢,٣٦	٠,٩٣	٢٦,٠٧	٢٧٤	٠,٠٠٠ يوجد دالة إحصائياً
	الأهمية	٢٧٥	٤,١٧	٠,٧٣			
الرابع (العقوبات)	الممارسة	٢٧٥	١,٩٩	٠,٦٣	٣٤,٨٤	٢٧٤	٠,٠٠٠ يوجد دالة إحصائياً
	الأهمية	٢٧٥	٤,٠١	٠,٨٠			
الدرجة الكلية	الممارسة	٢٧٥	٢,٢٦	٠,٦٠	٣٣,٩٣	٢٧٤	٠,٠٠٠ يوجد دالة إحصائياً
	الأهمية	٢٧٥	٣,٩٩	٠,٦٥			

لدى النظر إلى الجدول رقم (٣٣ / ٣) يظهر أنه يوجد فروق دلالة إحصائيا بين درجة الممارسة وبين درجة الأهمية تبعاً لمتغير المسمى الوظيفي (الطلاب) على أبعاد المقياس والدرجة الكلية للمقياس فوجد الآتي :

أولاً / بُعد التوعية : حيث كان متوسط درجة الممارسة (٢,٤٣) أي أن ممارستها منخفضة ، وكانت درجة الأهمية (٣,٨٨) أي أن أهميتها عالية ، وبناءً على ذلك كان هناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (ت = ٢٦,٨١) ، وهذا يبرهن أن الطلاب يرون أن ممارسة التوعية من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية منخفضة مع العلم أن أهمية تكثيف التوعية عالية حسب وجهة نظر عينة الدراسة لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية.

ثانياً / بُعد البرامج التعليمية : حيث كان متوسط درجة الممارسة (٢,٢٢) أي أن ممارستها منخفضة ، وكانت درجة الأهمية (٤,٠٠) أي أن أهميتها عالية ، وبناءً على ذلك كان هناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (ت = ٢٦,٨١) ، وهذا يبرهن أن الطلاب يرون أن ممارسة البرامج التعليمية من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات

المرورية منخفضة مع العلم أن أهمية تكثيف البرامج التعليمية عالية حسب وجهة نظر عينة الدراسة لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية.

ثالثاً / بُعد التأهيل : حيث كان متوسط درجة الممارسة (٢,٣٦) أي أن ممارستها منخفضة ، وكانت درجة الأهمية (٤,١٧) أي أن أهميتها عالية ، وبناءً على ذلك كان هناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (ت = ٢٧,١٦) ، وهذا يبرهن أن الطلاب يرون أن ممارسة التأهيل من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية منخفضة مع العلم أن أهمية تكثيف التأهيل عالية حسب وجهة نظر عينة الدراسة لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية.

رابعاً / بُعد العقوبات : حيث كان متوسط درجة الممارسة (١,٩٩) أي أن ممارستها منخفضة ، وكانت درجة الأهمية (٤,٠١) أي أن أهميتها عالية ، وبناءً على ذلك كان هناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (ت = ٣٤,٨٤) ، وهذا يبرهن أن الطلاب يرون أن ممارسة العقوبات من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية منخفضة مع العلم أن أهمية تكثيف العقوبات عالية حسب وجهة نظر عينة الدراسة لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية.

خامساً / الدرجة الكلية لإبعاد المقياس : حيث كان متوسط درجة الممارسة (٢,٢٦) أي أن ممارستها منخفضة ، وكانت درجة الأهمية (٣,٩٩) أي أن أهميتها عالية ، وبناءً على ذلك كان هناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (ت = ٣٣,٩٣) ، وهذا يبرهن أن الطلاب يرون أن ممارسة أبعاد المقياس من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية منخفضة مع العلم أن أهميتها عالية حسب وجهة نظر عينة الدراسة لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية.

رابعاً : وفقا للمسمى الوظيفي (الموظف) يوضح الجدول رقم (٣٣ / ٤) :

البعد	المقارنة	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة (ت)	درجات الحرية	الدلالة الإحصائية
الأول (التوعية)	الممارسة	٤٢٣	٢,٤٧	٠,٦٩	٣٣,٨٤	٤٢٢	٠,٠٠٠ يوجد دالة إحصائياً
	الأهمية	٤٢٣	٤,٠٠	٠,٦١			
الثاني	الممارسة	٤٢٣	٢,٠٩	٠,٧٩	٣٩,١٥	٤٢٢	٠,٠٠٠

(البرامج التعليمية)	الأهمية	٤٢٣	٤,٠٧	٠,٦٥			يوجد دالة إحصائياً
الثالث (التأهيل)	الممارسة	٤٢٣	٢,١٣	٠,٧٧	٤١,٩٧	٤٢٢	٠,٠٠٠ يوجد دالة إحصائياً
	الأهمية	٤٢٣	٤,١٩	٠,٦٦			
الرابع (العقوبات)	الممارسة	٤٢٣	١,٩٠	٠,٦٦	٤٦,٧٧	٤٢٢	٠,٠٠٠ يوجد دالة إحصائياً
	الأهمية	٤٢٣	٤,٠٢	٠,٧٣			
الدرجة الكلية	الممارسة	٤٢٣	٢,١٨	٠,٦٢	٤٦,٤٧	٤٢٢	٠,٠٠٠ يوجد دالة إحصائياً
	الأهمية	٤٢٣	٤,٠٦	٠,٥٦			

لدى النظر إلى الجدول رقم (٣٣ / ٤) يظهر أنه يوجد فروق دلالة إحصائيا بين درجة الممارسة وبين درجة الأهمية تبعاً لمتغير المسمى الوظيفي (الموظفين) على أبعاد المقياس والدرجة الكلية للمقياس فوجد الآتي :

أولاً / بُعد التوعية : حيث كان متوسط درجة الممارسة (٢,٤٧) أي أن ممارستها منخفضة ، وكانت درجة الأهمية (٤,٠٠) أي أن أهميتها عالية ، وبناءً على ذلك كان هناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (ت = ٣٣,٨٤) ، وهذا يبرهن أن الموظفين يرون أن ممارسة التوعية من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية منخفضة مع العلم أن أهمية تكثيف التوعية عالية حسب وجهة نظر عينة الدراسة لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية.

ثانياً / بُعد البرامج التعليمية : حيث كان متوسط درجة الممارسة (٢,٠٩) أي أن ممارستها منخفضة ، وكانت درجة الأهمية (٤,٠٧) أي أن أهميتها عالية ، وبناءً على ذلك كان هناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (ت = ٣٩,١٥) ، وهذا يبرهن أن الموظفين يرون أن ممارسة البرامج التعليمية من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية منخفضة مع العلم أن أهمية تكثيف البرامج التعليمية عالية حسب وجهة نظر عينة الدراسة لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية.

ثالثاً / بُعد التأهيل : حيث كان متوسط درجة الممارسة (٢,١٣) أي أن ممارستها منخفضة ، وكانت درجة الأهمية (٤,١٩) أي أن أهميتها عالية ، وبناءً على ذلك كان هناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (ت = ٤١,٩٧) ، وهذا يبرهن أن

الموظفين يرون أن ممارسة التأهيل من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية منخفضة مع العلم أن أهمية تكثيف التأهيل عالية.

رابعاً / بُعد العقوبات : حيث كان متوسط درجة الممارسة (١,٩٠) أي أن ممارستها منخفضة ، وكانت درجة الأهمية (٤,٠٢) أي أن أهميتها عالية ، وبناءً على ذلك كان هناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (ت = ٤٦,٧٧) ، وهذا يبرهن أن الموظفين يرون أن ممارسة العقوبات من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية منخفضة مع العلم أن أهمية تكثيف العقوبات عالية حسب وجهة نظر عينة الدراسة لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية.

خامساً / الدرجة الكلية لإبعاد المقياس : حيث كان متوسط درجة الممارسة (٢,١٨) أي أن ممارستها منخفضة ، وكانت درجة الأهمية (٤,٠٦) أي أن أهميتها عالية ، وبناءً على ذلك كان هناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (ت = ٤٦,٤٧) ، وهذا يبرهن أن الموظفين يرون أن ممارسة أبعاد المقياس من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية منخفضة مع العلم أن أهميتها عالية حسب وجهة نظر عينة الدراسة لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية.

<u>خامساً : وفقا للمسمى الوظيفي (أعمال حرة) يوضح الجدول رقم (٣٣ / ٥) :</u>

البعد	المقارنة	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة (ت)	درجات الحرية	الدلالة الإحصائية
الأول (التوعية)	الممارسة	١٢٠	٢,٦٣	٠,٧٦	١٥,٨٦	١١٩	٠,٠٠٠ يوجد دالة إحصائياً
	الأهمية	١٢٠	٣,٩٨	٠,٧١			
الثاني (البرامج التعليمية)	الممارسة	١٢٠	٢,٤٩	٠,٩٤	١٥,٧٠	١١٩	٠,٠٠٠ يوجد دالة إحصائياً
	الأهمية	١٢٠	٤,١٤	٠,٧٧			
الثالث (التأهيل)	الممارسة	١٢٠	٢,٤١	٠,٩٦	١٨,٠٧	١١٩	٠,٠٠٠ يوجد دالة إحصائياً
	الأهمية	١٢٠	٤,٢٤	٠,٧٦			
الرابع (العقوبات)	الممارسة	١٢٠	٢,١٣	٠,٨٠	٢٠,٢٥	١١٩	٠,٠٠٠ يوجد دالة إحصائياً
	الأهمية	١٢٠	٤,١١	٠,٨٥			
الدرجة الكلية	الممارسة	١٢٠	٢,٤٤	٠,٧٤	٢٠,٢٣	١١٩	٠,٠٠٠ يوجد دالة إحصائياً
	الأهمية	١٢٠	٤,٠٩	٠,٦٨			

لدى النظر إلى الجدول رقم (٣٣ / ٥) يظهر أنه يوجد فروق دلالة إحصائيا بين درجة الممارسة وبين درجة الأهمية تبعاً لمتغير المسمى الوظيفي (أعمال حرة) على أبعاد المقياس والدرجة الكلية للمقياس فوجد الآتي :

أولاً / بُعد التوعية : حيث كان متوسط درجة الممارسة (٢,٦٣) أي أن ممارستها متوسطة ، وكانت درجة الأهمية (٣,٩٨) أي أن أهميتها عالية ، وبناءً على ذلك كان هناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (ت = ١٥,٨٦) ، وهذا يبرهن أن أصحاب الأعمال الحرة يرون أن ممارسة التوعية من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية متوسطة مع العلم أن أهمية تكثيف التوعية عالية حسب وجهة نظر عينة الدراسة لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية.

ثانياً / بُعد البرامج التعليمية : حيث كان متوسط درجة الممارسة (٢,٤٩) أي أن ممارستها منخفضة ، وكانت درجة الأهمية (٤,١٤) أي أن أهميتها عالية ، وبناءً على ذلك كان هناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (ت = ١٥,٧٠) ، وهذا يبرهن أن أصحاب الأعمال الحرة يرون أن ممارسة البرامج التعليمية من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية منخفضة مع العلم أن أهمية تكثيف البرامج التعليمية عالية حسب وجهة نظر عينة الدراسة لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية.

ثالثاً / بُعد التأهيل : حيث كان متوسط درجة الممارسة (٢,٤١) أي أن ممارستها منخفضة ، وكانت درجة الأهمية (٤,٢٤) أي أن أهميتها عالية جداً ، وبناءً على ذلك كان هناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (ت = ١٨,٠٧) ، وهذا يبرهن أن أصحاب الأعمال الحرة يرون أن ممارسة التأهيل من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية منخفضة مع العلم أن أهمية تكثيف التأهيل عالية جداً حسب وجهة نظر عينة الدراسة لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية.

رابعاً / بُعد العقوبات : حيث كان متوسط درجة الممارسة (٢,١٣) أي أن ممارستها منخفضة ، وكانت درجة الأهمية (٤,١١) أي أن أهميتها عالية ، وبناءً على ذلك كان هناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (ت = ٢٠,٢٥) ، وهذا يبرهن أن أصحاب الأعمال الحرة يرون أن ممارسة العقوبات من قبل إدارات المرور لمواجهة

المخالفات المرورية منخفضة مع العلم أن أهمية تكثيف العقوبات عالية حسب وجهة نظر عينة الدراسة لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية.

خامساً / الدرجة الكلية لإبعاد المقياس : حيث كان متوسط درجة الممارسة (٢,٤٤) أي أن ممارستها منخفضة ، وكانت درجة الأهمية (٤,٠٩) أي أن أهميتها عالية ، وبناءً على ذلك كان هناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (ت = ٢٠,٢٣) ، وهذا يبرهن أن أصحاب الأعمال الحرة يرون أن ممارسة أبعاد المقياس من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية منخفضة مع العلم أن أهميتها عالية حسب وجهة نظر عينة الدراسة لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية.

ثامناً / <u>السؤال الثامن</u> : ما أولويات تدرج العقوبات للمخالفات المرورية لدى تصورات عينة الدراسة ؟

<u>إجابة السؤال الثامن</u> : للإجابة عن هذا السؤال حُسبت التكرارات والنسب المئوية والمتوسطات الحسابية والترتيب لاستجابات أفراد عينة الدراسة والانحرافات المعيارية من وجهة نظر العسكريين والمواطنين وكلاهما معاً كما ستوضح الجداول التالية :

جدول رقم (٣٤)
التكرارات والنسب المئوية والمتوسط الحسابي والترتيب والانحراف المعياري لترتيب أولويات العقوبات حسب الأولوية من وجهة نظر العسكري والمواطن

أنواع العقوبات															
م	نوع العقاب	المسمى الوظيفي	التكرارات										المتوسط الحسابي	الترتيب	الانحراف المعياري
			١		٢		٣		٤		٥				
			ت	%	ت	%	ت	%	ت	%	ت	%			
١	توقيف المخالف "السجن"	عسكري	١٩٧	٣٤,٩	١٠٠	١٧,٧	١٠٧	١٨,٩	٦٠	١٠,٦	١٠١	١٧,٩	٢,٥٩	٤	٠,٤٢
		مواطن	١٨٠	١٩,٥	١٣٤	١٤,٥	١٥٢	١٦,٤	١٣٠	١٤,١	٢٢٢	٢٤	٣,١٠	٣	٠,٠٨
٢	الغرامة المالية	عسكري	١٠٦	١٨,٨	٢٠٥	٣٦,٣	١١٧	٢٠,٧	٩٥	١٦,٨	٤٢	٧,٤	٢,٥٨	٥	٠,٤٥
		مواطن	١٨٥	٢٠	٢٤٦	٢٦,٦	١٨٤	١٩,٩	١٣٠	١٤,١	٧٣	٧,٩	٢,٥٨	٥	٠,٤٠

٣	حجز المركبة	عسكري	٧١	١٢,٦	١٣٩	٢٤,٦	٢٠٩	٣٧	٨٥	١٥	٦١	١٠,٨	٢,٨٧	٣	٠,١٩
		مواطن	١٣١	١٤,٢	١٨٨	٢٠,٣	٢٠٠	٢١,٦	١٨٨	٢٠,٣	١١١	١٢	٢,٩٥	٤	٠,٠٢
٤	سحب رخصة القيادة تدريجيا	عسكري	٤٨	٨,٥	٩١	١٦,١	٩٠	١٥,٩	٢٢٢	٣٩,٣	١١٤	٢٠,٢	٣,٤٧	٢	٠,٥٦
		مواطن	٩٩	١٠,٧	١٨٢	١٩,٧	١٦١	١٧,٤	٢٠٦	٢٢,٣	١٧٠	١٨,٤	٣,٢٠	١	٠,١٥
٥	أعادة تأهيل السائق بدورات تدريبية في القيادة	عسكري	١٤٢	٢٥,١	٣٠	٥,٣	٤٦	٨,١	١٠٣	١٨,٢	٢٤٤	٤٣,٢	٣,٤٩	١	٠,٥٧
		مواطن	٢٢٤	٢٤,٢	٦٨	٧,٤	١١٧	١٢,٦	١٦٤	١٧,٧	٢٤٥	٢٦,٥	٣,١٧	٢	٠,٢٤

أظهرت نتائج الجدول رقم (٣٤) أن ترتيب أولويات العقوبات في التطبيق للحد من ارتكاب المخالفات المرورية حسب وجهة نظر العسكري والمواطن أتت كالتالي:

أن هناك اتفاقا في تصورات العسكريين والمواطنين بالنسبة إلى أولويات العقوبات للمخالفات المرورية ، وذلك في الغرامة المالية فهم يرون أن يكون تطبيق هذه العقوبة في المرتبة الخامسة ، أي تعتبر العقوبة القصوى للمخالف .

واختلاف أولويات تطبيق العقوبات لدى العسكريين والمواطنين كالتالي:

أولاً / التوقيف المخالف : فالعسكريون يرون تطبيق هذه العقوبة في المرتبة الرابعة أما المواطنون فيرون تطبيقها في المرتبة الثالثة .

ثانياً / حجز المركبة " السيارة " : فالعسكريون يرون تطبيق هذه العقوبة في المرتبة الثالثة ، أما المواطنون فيرون تطبيقها في المرتبة الرابعة .

ثالثاً / سحب رخصة القيادة تدريجياً : فالعسكريون يرون تطبيق هذه العقوبة في المرتبة الثانية ، أما المواطنون فيرون تطبيقها في المرتبة الأولى .

رابعاً / أعادة تأهيل السائق بدورات تدريبية في فن القيادة السليمة : فالعسكريون يرون تطبيق هذه العقوبة في المرتبة الأولى ، أما المواطنون فيرون تطبيقها في المرتبة الثانية.

جدول رقم (٣٥)

التكرارات والنسب المئوية والمتوسط الحسابي والترتيب حسب قيم المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لترتيب العقوبات حسب الأولوية من وجهة عينة الدراسة

أنواع العقوبات														
م	نوع العقاب	التكرارات										المتوسط الحسابي	الترتيب	الانحراف المعياري
		١		٢		٣		٤		٥				
		ت	%	ت	%	ت	%	ت	%	ت	%			
١	التوقيف للمخالف " السجن "	٣٧٧	٢٧,٣	٢٣٤	١٦,٩	٢٥٩	١٨,٧	١٩٠	١٣,٧	٣٢٣	٢٣,٤	٢,٨٩	٤	٠,١٢
٢	الغرامة المالية	٢٩١	٢١,٠	٤٥١	٣٢,٦	٣٠١	٢١,٨	٢٢٥	١٦,٣	١١٥	٨,٣	٢,٥٨	٥	٠,٤٢
٣	حجز المركبة " السيارة "	٢٠٢	١٤,٦	٣٢٧	٢٣,٦	٤٠٩	٢٩,٦	٢٧٣	١٩,٧	١٧٢	١٢,٤	٢,٩٢	٣	٠,٠٩
٤	سحب رخصة القيادة تدريجيا	١٤٧	١٠,٦	٢٧٣	١٩,٧	٢٥١	١٨,١	٤٢٨	٣٠,٩	٢٨٤	٢٠,٥	٣,٣١	١	٠,٣١
٥	أعادة التأهيل للسائق بدورات تدريبية في القيادة المرورية	٣٦٦	٢٦,٥	٩٨	٧,١	١٦٣	١١,٨	٢٦٧	١٩,٣	٤٨٩	٣٥,٤	٣,٣٠	٢	٠,٣٧

أظهرت نتائج الجدول رقم (٣٥) أن ترتيب أولويات العقوبات في التطبيق للحد من ارتكاب المخالفات المرورية حسب وجهة نظر أفراد عينة الدراسة أتت كالتالي :

- المرتبة الأولى : سحب رخصة القيادة تدريجياً ، أي بمعنى تطبيق جدول النقاط على سائقي المركبات حيث بلغ متوسطها الحسابي (٣,٣١) .
- المرتبة الثانية : أعادة التأهيل للسائق بدورات تدريبية في فن القيادة السليمة حيث بلغ متوسطها الحسابي (٣,٣٠).
- المرتبة الثالثة : حجز المركبة " السيارة " ، حيث بلغ متوسطها الحسابي (٢,٩٢) .
- المرتبة الرابعة : التوقيف للمخالف ، حيث بلغ متوسطها الحسابي (٢,٨٩) .
- المرتبة الخامسة : الغرامة المالية ، حيث بلغ متوسطها الحسابي (٢,٥٨) .

تاسعاً / مناقشة نتائج الدراسة :

يعرض الباحث في هذا القسم مناقشة النتائج التي توصلت إليها الدراسة ، وذلك بهدف التعرف على مدى تطابقها مع الدراسات السابقة ، والإطار النظري للمحاور الأساسية للدراسة والمتمثلة في محور **الاستراتيجيات الوقائية** لبُعد (التوعية ، والبرامج التعليمية ، والتأهيل) ، ومحور **الاستراتيجيات العلاجية** لبُعد (العقوبات) .

وذلك بعرض نتائج هذه المحاور من ناحية درجة ممارسة إدارات المرور للمحاور الأساسية على الواقع الفعلي كاستراتيجية وقائية وعلاجية لمواجهة المخالفات المرورية ، والأخر مدى ضرورة أسهام درجة أهمية للاستراتيجيات الوقائية والعلاجية لمواجهة المخالفات المرورية .

(أ). **محور الاستراتيجيات الوقائية :** ويندرج تحت هذا المحور الأبعاد التالية :

١. بُعد التوعية :

أن درجة ممارسة هذا البعد من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية على الواقع يعتبر بشكل عام ذا ممارسة منخفضة ، حيث بلغ المتوسط الحسابي لاستجابات عينة الدراسة ككل (٢,٥٣)، الأمر الذي يبرز قلة ممارسة إدارات المرور للتوعية لجميع شرائح المجتمع ممّا ساهم في ارتكاب المخالفات المرورية .

وفي المقابل عند النظر لجانب درجة أهمية تطبيق برنامج التوعية من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية فقد أكد عليها المستجيبون من عينة الدراسة بدرجة عالية ، حيث بلغ المتوسط الحسابي لدرجة الأهمية ككل (٤,٠٤) ، الأمر الذي يبرز ضرورة تكثيف التوعية لجميع شرائح المجتمع من قبل إدارات المرور لتجنب فداحة ارتكاب المخالفات المرورية .

والاتفاق واضح مع الدراسات السابقة في أن الممارسة منخفضة مع العلم بأن أهميتها عالية لمواجهة ضخامة حجم المخالفات المرورية حيث أن هذه الدراسة تتفق مع دراسة السهلي ، ١٤٠٩هـ ، التي عدت لوضع خطة للارتقاء بمستوى التوعية المرورية لدى الشباب ، والذي أوصى فيها بالحاجة الماسة للتوعية المرورية على أن تشترك فيها الأسرة والمدرسة والمؤسسات الدينية والتعليمية وأجهزة المرور ووسائل

الإعلام ، وركز على عامل مهم هو التعليم ، والتوعية المرورية للإنسان سواء كان سائقاً أو رجل مرور .كما أن دراسة السيف ، ١٤١٤ هـ ، بعنوان تقويم برامج التوعية المرورية خلال الأسابيع المرورية وتوصلت إلى استغلال الصفحات الرياضية في الصحف والمجلات . كما أن دراسة سعيد ، والغماس ، ١٤١٨ هـ ، التي كانت في دور الإدارة العامة للمرور في مجال التوعية ، وخلصت إلى إيجاد مشروع تتبناه جهة عليا لرسم استراتيجية للتوعية المرورية ، وعن دراسة البدر ١٤١٨ هـ ، عن فاعلية التوعية المرورية للحد من الحوادث وقد أبرز الدور الكبير الذي تلعبه حملات التوعية بكل آلياتها المسموعة والمقروءة . وعن دراسة العوفي ، ١٤٢٥ هـ ، التي قامت على توعية طلبة المدارس عن المخالفات المرورية ، حيث أوضحت إلى أن وصول التوعية إلى المدارس من خلال الإذاعة والتلفاز والصحافة والاتصال المباشر متدنية حيث ذكر ٤٨% من عينة الدراسة لم يسبق لهم الاطلاع على مطبوعات وإعلانات الحملات المرورية والصحافة ، وذكر ٥٧% لم يسبق لهم سماع هذه الرسائل عبر الإذاعة ، ٣٠% لم يسبق لهم مشاهدتها عبر التلفاز والقنوات الفضائية .

٢. بُعد البرامج التعليمية :

أن درجة ممارسة هذا البعد من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية على الواقع يعتبر بشكل عام ذا ممارسة منخفضة ، حيث بلغ المتوسط الحسابي لهذا البُعد لاستجابات أفراد عينة الدراسة ككل (٢,٢٥)، الأمر الذي يبرز قلة ممارسة إدارات المرور للبرامج التعليمية لجميع شرائح المجتمع ممّا ساهم في ارتكاب بعض المخالفات المرورية.

وفي المقابل عند النظر لجانب درجة أهمية تطبيق البرامج التعليمية من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية فقد أكد عليها المستجيبون من عينة الدراسة بدرجة عالية ، حيث بلغ المتوسط الحسابي لدرجة الأهمية ككل (٤,١٢) ، الأمر الذي يبرز أهمية ضرورة تكثيف البرامج التعليمية لجميع شرائح المجتمع من قبل إدارات المرور لتجنب ارتكاب المخالفات المرورية .

والاتفاق واضح مع الدراسات السابقة في أن الممارسة منخفضة مع العلم بأن أهميتها عالية لمواجهة ضخامة حجم المخالفات المرورية حيث أن هذه الدراسة تتفق مع دراسة النافع ، ١٤١٤ هـ ، حول إدخال تعليم سلامة المرور في مقررات المرحلة المتوسطة تهدف إلى رفع الوعي المروري ، وقد أقترح بأن تقدم مادة الثقافة المرورية على شكل أشرطة فيديو وبصورة حية ، أو على صورة تمثيلية باستخدام الصور المتحركة . ودراسة السيف ، ١٤١٨ هـ ، بعنوان إدخال تعليم السلامة في المناهج واستهدفت إلى دور المؤسسات التعليمية في سلامة المرور بدءاً من مرحلة رياض الأطفال وانتهاءً بالجامعة وتوصلت إلى ضرورة إدخال مفاهيم للسلامة المرورية في مرحلة رياض الأطفال ، وبرامج خاصة للمرحلة التمهيدي والابتدائي ، ومقررات للمرحلة المتوسطة والثانوية ، وبرامج خاصة لتعليم السلامة المرورية وتعليم قيادة السيارة والإسعافات الأولية ضمن مناهج الكليات . ودراسة عبدالعال ، ١٤١٨ هـ ، وهي بعنوان نحو استراتيجية وطنية للتقليل من الحوادث ، وهي توصلت إلى وضع برامج إدارية وتعليمية لتمويل برامج السلامة المرورية . ودراسة البقمي ، ١٤٢١ هـ ، بعنوان التخطيط التعليمي للسلامة المرورية في المرحلة الثانوية ، وتقدم لتزويد طلاب المرحلة الثانوية بالمعلومات والمعارف ، وما هو المحتوى التعليمي الذي يقدم إلى طلاب هذه المرحلة ، وأعداد المعلمين ، وبتوفير النشرات والكتيبات والمطويات .

٣. بُعد التأهيل :

درجة ممارسة هذا البعد من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية على الواقع يعتبر بشكل عام ذا ممارسة منخفضة، حيث بلغ المتوسط الحسابي لاستجابات أفراد عينة الدراسة ككل (٢,٣٨) ، الأمر الذي يبرز قلة ممارسة إدارات المرور للتأهيل لجميع شرائح المجتمع ممّا ساهم في ارتكاب المخالفات المرورية.

وفي المقابل عند النظر لجانب درجة أهمية تطبيق برنامج التأهيل من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات فقد أكد عليها المستجيبون من عينة الدراسة بدرجة عالية، حيث بلغ المتوسط الحسابي (٤,١٩)، الأمر الذي يبرز ضرورة تكثيف التأهيل لجميع شرائح المجتمع من قبل إدارات المرور لتجنب المخالفات المرورية .

والاتفاق واضح مع الدراسات السابقة في أن الممارسة منخفضة مع العلم بأن أهميتها عالية لمواجهة ضخامة حجم المخالفات المرورية حيث أن هذه الدراسة تتفق مع دراسة المطيري ، ١٤٢١ هـ ، بعنوان قيادة التلاميذ للسيارات وأثرها على الحركة المرورية في مدينة الرياض وقد وجدت أن نسبة كبيرة من التلاميذ يقودون السيارات وأغلبهم لا يحملون رخص قيادة ، ونسبة كبيرة من هم يتعمدون ارتكاب المخالفات المرورية . وفي دراسة العمرو والقحطاني ، ١٤٢٥ هـ ، عن الدور الذي يمكن أن تلعبه مدارس تعليم السيارات في الحد من المخالفات المرورية ، حيث أتت لتؤكد الدور الهام لهذه المدارس في تأهيل السائق .

(ب). **محور الاستراتيجيات العلاجية :** ويندرج تحت هذا المحور بُعد العقوبات :

١. بُعد العقوبات :

أن درجة ممارسة هذا البعد من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية على الواقع يعتبر بشكل عام ذا ممارسة منخفضة ، حيث بلغ المتوسط الحسابي لاستجابات عينة الدراسة ككل (٢,٠٥) ، الأمر الذي يبرز قلة ممارسة إدارات المرور للعقوبات ممّا ساهم في ارتكاب بعض المخالفات المرورية.

وفي المقابل عند النظر لجانب درجة أهمية تطبيق العقوبات من قبل إدارات المرور للمخالفين فقد أكد عليها المستجيبون من عينة الدراسة بدرجة عالية ، حيث بلغ المتوسط الحسابي لدرجة الأهمية ككل (٤,١٢) ، الأمر الذي يبرز ضرورة تطبيق العقوبات لجميع شرائح المجتمع من قبل إدارات المرور .

والاتفاق واضح مع الدراسات السابقة في أن الممارسة منخفضة مع العلم بأن أهميتها عالية لمواجهة كثرة المخالفات المرورية حيث تتفق مع ما طرحة القحطاني والمقبل ١٤١٨ هـ ، حول المخالفات المرورية وأساليب التسجيل والمعالجة ووصلت إلى تطبيق النظام بصرامة والعمل على السجل التاريخي ، وتحديد فترة زمنية لتسديد الغرامات المالية . ومع دراسة العمرو ١٤١٨ هـ ، حول تطبيق العقوبات ونظام المخالفات المرورية وتسعى هذه الدراسة إلى إعادة النظر في تطبيق نظام المرور للحد من المخالفات المرورية عن طريق تحديد فترة زمنية لتسديد الغرامات المالية.

الفصل الخامس :

نتائج وتوصيات الدراسة

- ملخص النتائج
- التوصيات والمقترحات
- المراجع
- الملاحق

تمهيد :

تناولت هذه الدراسة التخطيط لواقع وأهمية استراتيجيات إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية .

حيث هدفت إلى التعرف والكشف عن تخطيط درجة الممارسة ودرجة الأهمية للاستراتيجيات المتبعة والممكنة لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية .

وقد تم جمع بيانات الدراسة من خلال إعداد استبانة اشتملت على معلومات أولية و٤٦ عبارة لدرجة الممارسة وأخرى ٤٦ لدرجة الأهمية وسؤال عن ارتكاب المخالفات المرورية وسؤال عن أولويات ترتيب تطبيق العقوبات .

وقد طبقت هذه الدراسة على عدد من الضباط ، والأفراد ، والسائقين في مدينة مكة المكرمة ومدينة جدة ومدينة الطائف .

وقد استخدم الباحث الحاسب الآلي من خلال برنامج (SPSS) ، للإجابة على أسئلة الدراسة وذلك من خلال التكرارات والنسب المئوية والمتوسط الحسابي والانحراف المعياري وتحليل التباين الأحادي واختبار (ت) T.TEST لتحليل بيانات ومعلومات الدراسة .

وتوصلت الدراسة إلى أهم النتائج التي يرى الباحث أنها تعبر عن ضرورة وجود تخطيط لاستراتيجيات إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية .

وعلى ضوء ذلك ينهي الباحث دراسته بعدد من التوصيات والمقترحات التي يتوخى أنها تتضمن حلول لمشكلة المخالفات المرورية من منطلقات مجتمعية تعليمية تربوية تستهدف تربية النشء والمجتمع بأكمله وتعليمه أساليب وأصول القيادة الصحيحة السليمة من خلال تزويدهم بالمعلومات والمعارف المتعلقة بالسلامة المرورية ، وكذلك إكسابهم الاتجاهات العقلية والمعرفية نحو الوعي المروري ، وتعويدهم على ممارسات سلوكية أثناء قيادتهم للمركبات تفادياً لارتكابهم مخالفات مرورية ، والتزامهم بأنظمة المرور .

وبناءً على ما سبق يسير هذا الفصل وفق الأتي :

- **أولاً : ملخص النتائج .**
- **ثانياً : التوصيات والمقترحات .**

أولاً / ملخص النتائج :

مما تقدم من عرض وتحليل للبيانات والمعلومات ، وبعد الإجابة على تساؤلات الدراسة ، يوضح الباحث في هذا المحور أهم نتائج الدراسة التي توصل إليها لدرجة الممارسة ولدرجة الأهمية هي كما يلي :

أولاً / التخطيط لاستراتيجيات الوقائية والعلاجية (لدرجة الممارسة ، ولدرجة الأهمية) لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية .

(أ). الاستراتيجيات الوقائية (درجة الممارسة ، ودرجة الأهمية) :

بُعد التوعية : فمتوسط واقع الممارسة لهذا البُعد (٢,٥٣) أي أن ممارسة إدارات المرور منخفضة ، ودرجة الأهمية (٤,٠٤) أي أن أهميتها عالية ، يُظهر الجدول (رقم ١٧، ص٨٣) للممارسة ، وجدول (رقم ٢١، ص٨٩) للأهمية أهم النتائج التالية :

أن ممارسة إدارات المرور لبرامج التوعية متوسطة في نشر التوعية المرورية من خلال الصحف المحلية والنشرات والمطويات ، ووضع اللوحات الإرشادية في أماكن واضحة وتغطي جميع الطرق ، واستغلال اللوحات الإعلانية في ملاعب الكرة لعرض إرشادات مرورية بالتعاون مع الرئاسة العامة للشباب ، وتخصيص أسابيع المرور لتفعيل التوعية المرورية عبر مؤسسات المجتمع ، وتقديم محاضرات وندوات التوعية المرورية عبر القنوات المرئية (التلفزيون) والمسموعة (الراديو) ، وتقديم محاضرات وندوات مستمرة حول التوعية المرورية لمستخدمي الطريق . بينما أن هناك اتفاقاً بين وجهات نظر أفراد عينة الدراسة أن ممارسة إدارات المرور لبرامج التوعية منخفضة في بقية العبارات .

بينما أن هناك اتفاقا مجملاً بين أفراد عينة الدراسة على أن أهمية برامج لتوعية من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية عالية الأهمية وذلك في جميع عبارات البُعد ما عدا وضع اللوحات الإرشادية في أماكن واضحة وتغطي جميع الطرق ذات أهمية عالية جداً لمواجهة المخالفات المرورية .

بُعد البرامج التعليمية : فمتوسط واقع الممارسة لهذا البُعد (٢,٢٥) ، أي أن ممارسة إدارات المرور منخفضة ، ودرجة الأهمية (٤,١٢) أي أن أهميتها عالية ، يُظهر الجدول (رقم ١٨، ص٨٥) للممارسة ، وجدول (رقم ٢٢، ص٩٠) للأهمية أهم النتائج التالية :

أن هناك اتفاقاً بين متوسطات استجابات أفراد عينة الدراسة على أن ممارسة البرامج التعليمية الممارسة من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية منخفضة الممارسة في جميع عبارات هذا البعد .

أن أهمية البرامج التعليمية عالية جدا لمواجهة المخالفات المرورية عن طريق التركيز على أنشطة الصفوف الأولى من الابتدائية لغرس الثقافة المرورية للوصول إلى جيل قادم مدرك وواعي بالسلامة المرورية ، واستغلال المدارس من خلال النشاط المدرسي لنشر الثقافة المرورية في مراحل التعليم العام . بينما بقية العبارات فهناك اتفاق بين متوسطات استجابات أفراد عينة الدراسة على أنها ذات أهمية عالية للبرامج التعليمية لمواجهة المخالفات المرورية .

بُعد التأهيل : فمتوسط درجة الممارسة لهذا البُعد (٢,٣٨) ، أي أن ممارسة إدارات المرور منخفضة ، ودرجة الأهمية (٤,١٩) أي أن أهميتها عالية ، يُظهر الجدول (رقم ١٩ ، ص٨٦) للممارسة ، وجدول (رقم ٢٣، ص٩٢) للأهمية أهم النتائج التالية :

أن ممارسة إدارات المرور لبرامج التأهيل من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية متوسطة الممارسة وذلك في كلٍ من إجراء اختبارات شاملة للحصول على رخصة القيادة فيما يتعلق بالإشارات المرورية وأجزاء المركبة والقيادة ، وقيام رجل المرور بتوضيح السلوكيات الخاطئة للمخالف. بينما أن هناك اتفاقاً بين متوسطات استجابات أفراد عينة الدراسة على أن ممارسة برامج التأهيل من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية منخفضة الممارسة في بقية العبارات .

وأن أهمية التأهيل عالية جداً لمواجهة المخالفات المرورية عن طريق أن قيام رجل المرور بتوضيح السلوكيات الخاطئة التي يرتكبها المخالف ، وتأهيل وتطوير

رجال المرور باستمرار عن كيفية التعامل والتصرف في المواقف المختلفة للمخالفين ، وإجراء اختبارات شاملة للحصول على رخصة القيادة فيما يتعلق بالإشارات المرورية وأجزاء المركبة والقيادة ، وتضمين مواد تعليم القيادة بالأحكام الشرعية الإسلامية للمخالفات المرورية، وما ينتج عنها من إتلاف في الأموال والأنفس والممتلكات . بينما أن هناك اتفاقاً بين متوسطات استجابات أفراد عينة الدراسة على أن أهمية برامج التأهيل لمواجهة المخالفات المرورية عالية في باقي العبارات .

(ب). الاستراتيجيات العلاجية (لواقع الممارسة ، ودرجة الأهمية)

<u>بُعد العقوبات</u> : فمتوسط درجة الممارسة لهذا البُعد (٢,٣٨) ، أي أن ممارسة إدارات المرور منخفضة ، ودرجة الأهمية (٤,١٩) أي أن أهميتها عالية ، يُظهر الجدول (رقم ٢٠، ص٨٧) للممارسة ، وجدول (رقم ٢٤، ص٩٣) للأهمية أهم النتائج التالية :

أن ممارسة إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية للعقوبات متوسطة وذلك في تطبيق النظام بعدالة وعدم الالتفات لأي مؤثرات أخرى . بينما أن هناك اتفاقاً بين متوسطات استجابات أفراد عينة الدراسة على أن ممارسة العقوبات من قبل إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية منخفضة ومنعدمة الممارسة في الأخرى.

وأن أهمية العقوبات عالية جداً لمواجهة المخالفات المرورية عن طريق تطبيق النظام بعدالة وعدم الالتفات لأي مؤثرات أخرى ، والقدرة على كشف المخالفات فور وقوعها يمنع من استفحال أو تجرؤ السائق على النظام ، واستحداث نظام بنك للمعلومات (شبكة حاسب آلي) داخل سيارات المرور للكشف عن المخالفات السابقة وأخذها في عين الاعتبار ، وحجز السيارة لفترة من الزمن عند تكرار المخالفات لدى السائق . بينما أن هناك اتفاقاً بين متوسطات استجابات أفراد عينة الدراسة على أن أهمية العقوبات عالية لمواجهة المخالفات المرورية في بقية العبارات .

ثانياً / وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى ٠,٠٥ بين متوسطات استجابات عينة الدراسة حول درجة ممارسة ودرجة أهمية إدارات المرور للاستراتيجيات الوقائية والعلاجية لمواجهة المخالفات المرورية وفقاً للمدينة ، والمسمى الوظيفي ، والمؤهل العلمي ، والعمر . فقد أظهر تحليل التباين كالتالي :

(أ). واقع الممارسة : فكان نتائج تحليل التباين كما يلي :

١. متغير المدينة : يتضح من الجدول (رقم ٢٥، ص٩٥) فهناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (٠,٠٠٣) وبقيمة (ف = ٥,٨٢) بين المستجيبين القاطنين مدينة مكة المكرمة ومدينة الطائف ، حيث يرى المستجيبين القاطنين مدينة مكة أن ممارسة برامج التوعية أكثر من المستجيبين القاطنين مدينة الطائف . وأما بالنسبة إلى الإبعاد الأخرى فهناك تطابق وتوافق في متوسطات استجابات أفراد عينة الدراسة لبُعد البرامج التعليمية ، والتأهيل ، والعقوبات. وبالنسبة إلى الدرجة الكلية لممارسة الأبعاد لمتغير المدينة : فكان هناك فروق دالة إحصائيا عند قيمة (٠,٠٠٢) وبقيمة (ف = ٣,٨٧) بين استجابات القاطنين مدينة جدة والقاطنين مدينة الطائف ، حيث يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات الوقائية والعلاجية أكثر من القاطنين الطائف.

٢. متغير المسمى الوظيفي : فيتضح من الجدول (رقم ٢٦، ص٩٧) :

أولاً / بُعد التوعية : فهناك فروق دالة إحصائيا عند قيمة (٠,٠٠١) وبقيمة (ف = ٤,٧٣) بين استجابات الأفراد وبين الطلاب، حيث يعتقدون أن ممارسة التوعية أكثر من الطلاب.

ثانياً / بُعد البرامج التعليمية : فهناك فروق دالة إحصائيا عند قيمة (٠,٠٠٠) وبقيمة (ف = ٧,٩١) ، بين استجابات الأفراد وبين الطلاب ، حيث يعتقدون أن ممارسة البرامج التعليمية أكثر من الطلاب .

ثالثاً / بُعد التأهيل : فهناك فروق دالة إحصائيا عند قيمة (٠,٠٠٠) وبقيمة (ف = ١٧,٨٣) ، بين استجابات الضباط وبين الموظفين ، حيث يعتقدون أن ممارسة التأهيل أكثر من الموظفين .

رابعاً / بُعد العقوبات : فهناك فروق دالة إحصائيا عند قيمة (٠,٠٠٠) وبقيمة (ف = ١٢,٦٦) ، بين استجابات الأفراد وبين الطلاب والموظفين ، حيث يعتقدون أن ممارسة العقوبات أكثر من الطلاب والموظفين .

خامساً / الدرجة الكلية لممارسة الأبعاد لمتغير المسمى الوظيفي : فهناك فروق دالة إحصائيا بين عند قيمة (٠,٠٠٠) وبقيمة (ف = ١١,٣٢) ، بين استجابات الأفراد وبين الطلاب والموظفين ، حيث يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات الوقائية والعلاجية أكثر من الطلاب والموظفين .

٣. متغير المؤهل العلمي : فيتضح من الجدول (رقم ٢٧، ص٩٩) :

أولاً : بُعد التوعية : فهناك فروق دالة إحصائيا عند قيمة (٠,٠٠٠) وبقيمة (ف = ٥,٤٣) ، بين استجابات الذين أعلى من الجامعي وذوي المؤهل الجامعي والمتوسط ، حيث يعتقدون أن ممارسة التوعية أكثر من المؤهل الجامعي والمتوسط .

ثانياً / بُعد البرامج التعليمية : فهناك فروق دالة إحصائيا عند قيمة (٠,٠٠٠) وبقيمة (ف = ٧,٠٩) ، بين استجابات الذين أعلى من الجامعي وذوي المؤهل الجامعي ، حيث يعتقدون أن ممارسة البرامج التعليمية أكثر من ذوي المؤهل الجامعي.

ثالثاً / بُعد التأهيل : فهناك فروق دالة إحصائيا عند قيمة (٠,٠٠٠) وبقيمة (ف = ٨,٣٢) ، بين استجابات ذوي المؤهل الجامعي وذوي المؤهل الثانوي ، حيث يعتقدون أن ممارسة التأهيل أكثر من ذوي المؤهل الجامعي .

رابعاً / بُعد العقوبات : فهناك فروق دالة إحصائيا عند قيمة (٠,٠٠٠) وبقيمة (ف = ٥,٦٢) ، بين استجابات ذوي المؤهل الجامعي وذوي المؤهل الثانوي ، حيث يعتقدون أن ممارسة العقوبات أكثر من ذوي المؤهل الجامعي .

خامساً / الدرجة الكلية لممارسة الأبعاد لمتغير المؤهل العلمي : فهناك فروق دالة إحصائيا عند قيمة (٠,٠٠٠) وبقيمة (ف = ٦,٥٨) ، بين استجابات ذوي المؤهل الجامعي وذوي المؤهل الثانوي ولصالح ذوي المؤهل الثانوي ، حيث يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات الوقائية والعلاجية أكثر من ذوي المؤهل الجامعي .

٤. متغير العمر : فيتضح من الجدول (رقم ٢٨، ص١٠٢) :

أولاً / بُعد التوعية : فهناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (٠,٠١٧) وبقيمة (ف = ٣,٠٣) ، بين استجابات الذين أعمارهم من ٣٢ سنة وأقل من ٣٩ سنة وبين الذين أعمارهم من ١٨ سنة وأقل من ٢٥ سنة ، حيث يعتقدون أن ممارسة التوعية أكثر من الذين أعمارهم من ١٨ سنة وأقل من ٢٥ سنة .

ثانياً / بُعد البرامج التعليمية : فهناك توافق وتتطابق بين وجهات النظر في ممارسة البرامج التعليمية .

ثالثاً / بُعد التأهيل : فهناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (٠,٠٠٧) وبقيمة (ف = ٣,٥٧) ، بين استجابات الذين أعمارهم أقل من ١٨ سنة وبين الذين أعمارهم من ٢٥ سنة وأقل من ٣٢ سنة ، حيث يعتقدون أن ممارسة التأهيل أكثر من الذين أعمارهم من ٢٥ سنة وأقل من ٣٢ سنة .

رابعاً / بُعد العقوبات : فهناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (٠,٠٠٤) وبقيمة (ف = ٣,٨٧) ، بين استجابات الذين أعمارهم من ٣٢ سنة وأقل من ٣٩ سنة وبين الذين أعمارهم من ٢٥ سنة وأقل من ٣٢ سنة ، حيث يعتقدون أن ممارسة العقوبات أكثر من الذين أعمارهم من ٢٥ سنة وأقل من ٣٢ سنة .

خامساً / الدرجة الكلية لممارسة الأبعاد لمتغير العمر : فهناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (٠,٠٠٨) وبقيمة (ف = ٣,٤٦)، بين استجابات الذين أعمارهم من٣٢سنة وأقل من٣٩سنة والذين أعمارهم من٢٥سنة وأقل من٣٢سنة، حيث يعتقدون أن ممارسة الاستراتيجيات الوقائية والعلاجية لإبعاد الدراسة أكثر من الذين أعمارهم من٢٥سنة وأقل من٣٢سنة.

(ب). درجة الأهمية : فكانت نتائج تحليل التباين كما يلي :

١. متغير المدينة : يتضح من الجدول (رقم ٢٩، ص١٠٤) :

أولاً / بُعد التوعية : فهناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (٠,٠٠٠) وبقيمة (ف = ٩,٢٥) ، بين المستجيبين القاطنين مدينة جدة ومدينة الطائف ، حيث يرى

المستجيبين القاطنون مدينة جدة أن أهمية ضرورة تكثيف الاستراتيجيات الوقائية المتعلقة بالتوعية أكثر من المستجيبين القاطنين مدينة الطائف .

ثانياً / بُعد البرامج التعليمية : فهناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (٠,٠٠٠) وبقيمة (ف = ٩,١٢) ، بين المستجيبين القاطنين مدينة جدة ومدينة مكة المكرمة ، حيث يرى القاطنون مدينة جدة أن أهمية ضرورة تكثيف الاستراتيجيات الوقائية المتعلقة بالبرامج التعليمية أكثر من المستجيبين القاطنين مدينة مكة .

ثالثاً / بُعد التأهيل : فهناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (٠,٠٠٠) وبقيمة (ف = ٩,٠٦) ، بين المستجيبين القاطنين مدينة جدة ومدينة مكة المكرمة ، حيث يرى المستجيبين القاطنين مدينة جدة أن أهمية ضرورة تكثيف الاستراتيجيات الوقائية المتعلقة بالتأهيل أكثر من المستجيبين القاطنين مدينة مكة المكرمة .

رابعاً / بُعد العقوبات : فهناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (٠,٠٠٠) وبقيمة (ف = ٩,١٢) ، وبين المستجيبين القاطنين مدينة جدة وبين المستجيبين القاطنين مدينة مكة المكرمة وبين مدينة الطائف ، حيث يرى المستجيبين القاطنين مدينة جدة أن أهمية ضرورة تكثيف الاستراتيجيات العلاجية المتعلقة بالعقوبات أكثر من المستجيبين القاطنين مدينة مكة المكرمة ومدينة الطائف .

خامساً / الدرجة الكلية للأهمية الأبعاد الدراسة لمتغير المدينة : فهناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (٠,٠٠٠) وبقيمة (ف = ١١,٣٢) ، بين المستجيبين القاطنين مدينة جدة ومدينة مكة المكرمة ، حيث يرون المستجيبين القاطنون مدينة جدة أن أهمية ضرورة تكثيف الاستراتيجيات الوقائية والعلاجية لأبعاد الدراسة أكثر من المستجيبين القاطنين مكة .

٢. متغير المسمى الوظيفي : يتضح من الجدول (رقم ٣٠، ص١٠٦) :

أولاً / بُعد التوعية : فهناك فروق دالة إحصائيا عند قيمة (٠,٠٠٠) وبقيمة (ف = ٩,٧٦) ، بين استجابات الضباط وبين استجابات الطلاب ، حيث يعتقدون أن أهمية ضرورة تكثيف التوعية أكثر من الطلاب .

ثانياً / بُعد البرامج التعليمية : فهناك فروق دالة إحصائيا عند قيمة (٠,٠٠٠) وبقيمة (ف = ٦,١٥) ، بين استجابات الضباط وبين استجابات الطلاب ، حيث يعتقدون أن أهمية ضرورة تكثيف البرامج التعليمية أكثر من الطلاب .

ثالثاً / بُعد التأهيل : فهناك توافق وتطابق بين وجهات النظر بالنسبة لمتغير المسمى الوظيفي في أهمية ضرورة تكثيف البرامج التعليمية .

رابعاً / بُعد العقوبات : فهناك فروق دالة إحصائيا عند قيمة (٠,٠٠٠) وبقيمة (ف = ٥,٩٠) ، بين استجابات الضباط وبين استجابات الطلاب والموظفين ، حيث يعتقدون أن أهمية ضرورة تكثيف العقوبات أكثر من الطلاب والموظفين .

خامساً / الدرجة الكلية للأهمية لأبعاد الدراسة لمتغير المسمى الوظيفي : فهناك فروق دالة إحصائيا عند قيمة (٠,٠٠٠) وبقيمة (ف = ٧,١٣) ، بين استجابات الضباط وبين استجابات الطلاب والموظفين ، حيث يعتقدون أن أهمية ضرورة تكثيف الاستراتيجيات الوقائية والعلاجية أكثر من الطلاب والموظفين .

٣. متغير المؤهل العلمي : يتضح من الجدول (رقم ٣١، ص١٠٨) :

فهناك توافق وتطابق بين وجهات النظر بالنسبة لمتغير المؤهل العلمي في وجهات النظر على أهمية ضرورة تكثيف بُعد التوعية وبُعد البرامج التعليمية وبُعد التأهيل لمتغير المؤهل العلمي . وتوافق وتطابق وجهات النظر للدرجة الكلية على أهمية ضرورة تكثيف الاستراتيجيات الوقائية والعلاجية لمتغير المؤهل العلمي .

ولبُعد العقوبات : فهناك فروق دالة إحصائيا عند قيمة (٠,٠١٩) وبقيمة (ف = ٢,٩٧) ، بين استجابات ذوي المؤهل أعلى من الجامعي وذوي المؤهل الثانوي ، حيث يعتقدون أن أهمية ضرورة تكثيف العقوبات أكثر من ذوي المؤهل الثانوي .

٤. متغير العمر : يتضح من الجدول (رقم ٣٢، ص١٠٩) :

أولاً / بُعد التوعية : فهناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (٠,٠٠٧) وبقيمة (ف = ٣,٥٦) ، بين استجابات الذين أعمارهم من ١٨ سنة وأقل من ٢٥ سنة وبين الذين أعمارهم من ٣٩ سنة فأكثر ، حيث يرون أن أهمية التوعية أكثر من الذين أعمارهم من ١٨ سنة وأقل من ٢٥ سنة .

ثانياً / بُعد البرامج التعليمية : فهناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (٠,٠٢٦) وبقيمة (ف = ٢,٧٧) ، بين استجابات الذين أعمارهم من ١٨ سنة وأقل من ٢٥ سنة وبين الذين أعمارهم من ٣٩ سنة فأكثر ، حيث يرون أن أهمية البرامج التعليمية أكثر من الذين أعمارهم من ١٨ سنة وأقل من ٢٥ سنة .

ثالثاً / بُعد التأهيل : فهناك توافق وتتطابق بين وجهات النظر بالنسبة للعمر .

رابعاً / بُعد العقوبات : فهناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (٠,٠١٣) وبقيمة (ف = ٣,١٨) ، بين استجابات الذين أعمارهم من ١٨ سنة وأقل من ٢٥ سنة وبين الذين أعمارهم أقل من ١٨ سنة ، حيث يرون أن أهمية العقوبات أكثر من الذين أعمارهم من ١٨ سنة وأقل من ٢٥ سنة .

خامساً / الدرجة الكلية للأهمية لأبعاد الدراسة لمتغير العمر : فهناك فروق دالة إحصائياً عند قيمة (٠,٠١٧) وبقيمة (ف = ٣,٠٣) ، بين استجابات الذين أعمارهم من ١٨ سنة وأقل من ٢٥ سنة وبين الذين أعمارهم من ٣٩ سنة فأكثر ، حيث يرون أن أهمية الاستراتيجيات الوقائية والعلاجية أكثر من الذين أعمارهم من ١٨ سنة وأقل ٢٥.

ثالثاً : تصورات عينة الدراسة حول واقع الممارسة ودرجة الأهمية للإستراتيجيات الوقائية والعلاجية لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية تعزى بالمسمى الوظيفي. فقد أظهر اختبار (T.TEST) على النحو التالي :

عند النظر لدلالة الفروق بين متوسطات استجابات عينة الدراسة لدرجة الممارسة ودرجة الأهمية لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية وجد أن هناك فروق ذات دالة إحصائيا حيث أن ممارسة الأبعاد ذا ممارسة منخفضة ، مع العلم أن درجة أهمية ضرورة تكثيف ممارسة أبعاد الدراسة حيث درجة الأهمية عالية.

ثانياً: التوصيات والمقترحات :

في ضوء النتائج التي أسفرت عنها الدراسة فأن الباحث يضع بعض التوصيات التي يؤمل أن تسهم في تضيق النطاق على ارتكاب المخالفات المرورية وذلك كالتالي :

أولاً : التوصيات :

تنطلق توصيات هذه الدراسة عن ضرورة وجود خطة استراتيجية لإدارات المرور للوصول إلى تحقيق تنمية الوعي المروري لمواجهة المخالفات المرورية ، والحماية من الخسائر البشرية والمادية وحفاظاً على النفس والممتلكات . وأن تحسين مستوى السلامة المرورية تعتبر إحدى المسئوليات الرئيسية لرجال المرور ولتحقيق ذلك فإن معظم القرارات التي تتخذ لذلك تعتمد على الخبرة ، ولكن هذه الخبرة قد تكون غير موضوعية ومن الصعب في كثير من الحالات تحديدها . لذلك يلجأ المخطط إلى تحديد حدود تقريبية لتسهيل المشكلة .

ومن هذا المنطلق يتقدم الباحث بعدد من التوصيات ، تتضح كما يلي :

المحور الأول / الاستراتيجيات الوقائية :

هي التي تقوم على نشر الوعي المروري بين مختلف طبقات المجتمع وفئاتهم ، ودور الإدارة العامة للمرور لجذب أنظار المجتمع إلى هذه الظاهرة ومحاولة خفض نسبة المخالفات المرورية باستخدام وسائل عده وبرامج وأنشطة التي تساهم في خفض المخالفات وتعديل سلوك مستخدمي الطريق عن طريق التخطيط للتوعية المرورية ، والبرامج التعليمية ، والتأهيل وتحديد مستويات تفعيل ممارستها وذلك كالتالي :

(أ). التوعية :

١. الاستمرار في تبني حملات توعية مرورية عامة مكثفة ومستمرة يشترك فيها كل من الأسرة والمدرسة والمؤسسات الدينية والتعليمية ، والنقل والبلديات والصحة ورعاية الشباب ووسائل الإعلام بأنواعها وجميع الجهات المعنية حكومية وخاصة.
٢. الاهتمام بكيفية صياغة الرسائل الاقناعية التي ينبغي أن تبنى على أسس علمية ، كما ينبغي أن يشارك في صياغتها متخصصون في علم الاجتماع ، وعلم النفس ، والتربية والإقناع ، والمرور .

٣. ضرورة التوسع في استخدام اللوحات الإرشادية المرورية لأنها ستؤدي إلى زيادة وضوح البيئة بالنسبة للسائق مما يعكس علية شعوره بالاطمئنان لإدراكه أنه يعرف بيئته المرورية ، ويستطيع التنبؤ بها .

(ب). البرامج التعليمية :

١. تخصيص جزء من مادة النشاط ، واستحداث مادة تخصص للسلامة المرورية ضمن مناهج التعليم العام والعالي .

٢. الاتصال المباشر والمستمر والفعال بين المدرسة وإدارات المرور وأولياء الأمور من أجل توضيح أهمية التعليم والقيادة في المدارس والآثار السلبية التي تترتب على عدم الالتزام بقوانين المرور . وتزويد المدارس بأهم الإحصاءات المرورية عن المخالفات المرورية والحوادث والدراسات العلمية والحلول الواجب اتخاذها من قبل إدارات التعليم . ورصد التجاوزات التي تحدث من السائقين الصغار وتحذيرهم عليها من قبل إدارات المرور أو المدارس .

٣. امتصاص نشاط الشباب وطاقاتهم من خلال إتاحة الفرص لهم للمشاركة في الأنشطة وبرامج الأندية والمسابقات المختلفة التي من شأنها أن تسهم في تفريغ طاقاتهم ونشاطاتهم المختلفة .

٤. تنمية ورفع مستوى المسئولية الشخصية والاجتماعية لدى الشباب ، وذلك من خلال محاولة إشراكهم في الأنشطة الحياتية المختلفة في المنزل والمدرسة والمجتمع ، وهذا الإجراء من شأنه أن يشعرهم بعظم أهميتهم في الحياة ودورهم فيها ، ومن ثم تحملهم مسئولية تصرفاتهم وأفعالهم ، ويمكن تفعيل ذلك من خلال المدارس وما تتضمنه من مناهج وأنشطة صفية واللاصفية ، ومن خلال أسابيع المرور ، والحوارات الوطنية .

(ت). التأهيل :

١. تطوير مؤشر لمراقبة الجودة وتطوير الأداء في آلية عمل المدارس لضمان حسن الأداء في جميع مدارس تعليم القيادة بالمملكة .

٢. الاستفادة من مدارس تعليم القيادة لتقوم بتأهيل السائقين ذوي المخالفات المتكررة .

٣. إجراء اختبارات شاملة بكيفية القيادة داخل المدن ، واختبارات عن كيفية التصرف بالقيادة في الظروف البيئية المختلفة لطالب الرخصة.

٤. ضرورة تطبيق حملة تعليمية (مرورية) مكثفة لتدريب وتوعية رجال المرور على أن تشمل ذلك على النواحي الإنسانية والسلوكية والثقافية والعملية من خلال عقد الدورات العلمية والتدريبية المتخصصة .

المحور الثاني / الاستراتيجيات العلاجية :

(أ). تنطلق من مقولة تعبر عن الاستراتيجيات العلاجية وهي : آخر العلاج الكي ، بمعنى أن الإنسان إذا لم يخش العقوبة فإنه يرتكب ويخالف ، لذلك دور الإدارة العامة للمرور تطبيق النظام على جميع طبقات المجتمع وفئاتهم لمحاولة مواجهة ظاهرة المخالفات المرورية باستخدام وسائل عده وبرامج وأنشطة تساهم في خفض المخالفات المرورية وتعديل السلوك الخاطئ لمستخدمي الطريق وذلك كالتالي :

١. تفعيل نظام النقاط للحد من المخالفات المرورية .

٢. تطبيق العقوبات المرورية بكل حزم وعدل خاصة ما يتعلق بشقها المالي .

٣. توفير الإمكانات المادية والبشرية للأجهزة الأمنية التي تساعد في ضبط وإحكام السيطرة المرورية ، بتزويد سيارات المرور بجهاز حاسب آلي مرتبط بشبكة آلية لتحديد وضبط المخالفات المرورية .

٤. وضع فترة زمنية كحد أقصى لتسديد المخالفة ويتم فرض غرامات تأخير في حالة عدم الالتزام بالمدة المحددة ، أو تبني رفع قيمة المخالفة في حالة تأخر التسديد .

٥. ربط تسديد المخالفات المرورية بإجراءات أخرى كالخدمات العامة ، وكذلك اعتماد وثيقة عدم وجود مخالفات مرورية للمتقدم للجامعات أو طلب التوظيف أو تقييم الأداء الوظيفي .

٦. إعداد برنامج تدريبي إجباري في السلامة المرورية لذوي المخالفات المتكررة .

(ب). يوصي الباحث تطبيق العقوبات على المخالفين بأولويات حسب ما جاء في آراء عينة الدراسة وهي كالتالي :

١. المرتبة الأولى : سحب رخصة القيادة تدريجياً .

٢. المرتبة الثانية : إعادة التأهيل للسائق ذوي المخالفات المتكررة بدورات تدريبية في فن القيادة السليمة .

٣. المرتبة الثالثة : حجز المركبة " السيارة " .

٤. المرتبة الرابعة : التوقيف للمخالف .

٥. المرتبة الخامسة : الغرامة المالية . أي تعتبر هي القصوى للعقوبات .

ثانياً / المقترحات :

١. يقترح الباحث قيام إدارات التربية والتعليم العام والجامعي بتدريس مادة السلامة المرورية في المرحلة الثانوية والجامعية لبناء جيل واعي ومدرك مرورياً ، حيث تمثل فئة الشباب نسبة كبيرة من المخالفين فيوصي الباحث بالتركيز على هذه الشريحة من قبل الجهات المسئولة عن السلامة المرورية وذلك تبني تعليم السلامة المرورية في الأنشطة اللاصفية للتعليم العام والعالي ، بإيجاد ما هو مناسب لتنمية الوعي المروري لديهم .

٢. يقترح الباحث تبني إنشاء إدارة عامة للإعلام المروري ولها فروع موزعة في مناطق المملكة تساهم في إعداد البرامج الوقائية كالتوعية ومتطلبات البرامج المرورية والتأهيل ، وكذلك إعداد الدراسات ذات العلاقة بالسلامة المرورية ، وتعتبر الجهة المسئولة عن بث الوعي المروري وتنميته لدى عموم أفراد المجتمع ، وتعنى ببحث ودراسة المشاكل المرورية.

٣. تناولت هذه الدراسة تخطيط إدارات المرور لواقع وأهمية الاستراتيجيات الوقائية والعلاجية لمواجهة المخالفات المرورية وتم تطبيقها على منطقة مكة المكرمة فيقترح الباحث بإجراء دراسة مماثلة لهذه الدراسة على مناطق المملكة الأخرى

٤. يقترح الباحث بإجراء دراسة لتوضيح دور إدارات التعليم في تنمية الوعي المروري ومواجهة المخالفات المرورية لدى التلاميذ .

٥. يقترح الباحث أيضا بإجراء دراسة عن نظام العقوبات وفئاتها للمخالفات المرورية.

المراجع :

- المصادر
- المراجع

أولا: المصادر:

١. القرآن الكريم.

٢. السنة النبوية المطهرة.

ثانيا: المراجع:

١. أمين ، شاكر محمود : **دور المؤسسات التعليمية في منع الحوادث المرورية** . الأردن ، عمان ، ١٩٨٢م .

٢. أنيس ، إبراهيم ، وآخرون : **المعجم الوسيط** ، المكتبة الإسلامية ، استانبول ، ١٩٧٢ م .

٣. البدر ، حمود عبدالعزيز : **فعالية التوعية المرورية للحد من الحوادث** ، ورقة عمل مقدمة للمؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية ، الرياض ، ١٤١٨هـ .

٤. البقمي ، محمد شباب : **التخطيط التعليمي للسلامة المرورية في المرحلة الثانوية** ، رسالة ماجستير ، جامعة أم القرى ، الدراسات العليا ، قسم الإدارة التربوية والتخطيط ، ١٤٢١هـ .

٥. البكري ، علاء عبدالرحمن يوسف : **حوادث المرور واقع وحلول** . مطبعة أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، ١٤١٨هـ .

٦. **التقرير الإحصائي السنوي لعام ١٤٢٢هـ** ، المملكة العربية السعودية ، وزارة الداخلية ، الأمن العام ، الإدارة العامة للمرور ، إدارة الدراسات ، شعبة الإحصاء .

٧. **التقرير الإحصائي السنوي لعام ١٤٢٣هـ** ، المملكة العربية السعودية ، وزارة الداخلية ، الأمن العام ، الإدارة العامة للمرور ، إدارة الدراسات ، شعبة الإحصاء .

٨. الثبيتي ، أحمد سعد ردود : **السلامة بين المفهوم والتطبيق** . مطبعة الصلاح ، الطبعة الأولى ، ١٤١٣هـ .

٩. **جريدة الأهرام** ، العدد الصادر بتاريخ ٢٥ / ١٢ / ١٩٩٨م، جمهورية مصر العربية القاهرة . ١٩٩٨م .

١٠. الجعيب ، عبدالله علي : **نقل تقنية هندسة المرور وأثرها في تحقيق السلامة المرورية في المملكة العربية السعودية** ، ورقة عمل مقدمة للندوة العلمية للسلامة المرورية ، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، ١٤١٤هـ .

١١. جمعة ، عبدالله احمد محمد : **نحو استراتيجيه لمواجهة حوادث السيارات في دولة الإمارات العربية المتحدة** ، رسالة ماجستير ، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب(أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية) ، ١٤٠٨هـ .

١٢. الجندي ، عبدالملك : **الموسوعة الجنائية** ، القاهرة ، دار القضاء العالي ، مجلد ٣ ، ١٩٦١م .

١٣. الجيزاني ، عبدالفتاح خليل : **السلامة المرورية** ، الجزء الثالث ، مطابع الصفا بمكة ، إدارة مرور مكة المكرمة ، ١٤١٠هـ .

١٤. الجيزاني ، عبدالفتاح خليل ، وكتوعة ، يحي حسن : **السلامة المرورية** ، الجزء السادس ، مطابع مؤسسة مكة للطباعة والأعلام ، إدارة مرور مكة المكرمة ، ١٤٠٧هـ .

١٥. حجي ، أحمد إسماعيل : **تخطيط التعليم** ، سلسلة قضايا تربوية (٩) ، عالم الكتب ، القاهرة ، ١٩٩٢ م .

١٦. حماد ، سامر سليمان ، وآخرون : **تطوير التنظيم الإداري في شعب الرخص السير في المملكة العربية السعودية** ، الطبعة الأولى ، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، ١٤١٩هـ .

١٧. الحماد ، محمد عبدالله : **سبل التنسيق بين الأجهزة المعنية بالمرور في الحد من الحوادث والمخالفات المرورية** ، ورقة عمل مقدمة للندوة العلمية للسلامة المرورية ، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، ١٤١٤هـ .

١٨. خطاب ، عايدة سيد ، **الإدارة والتخطيط الاستراتيجي في قطاع الأعمال والخدمات** ، الطبعة الأولى ، دار الفكر العربي ، ١٤٠٥هـ .

١٩. **دليل السائق للقيادة الآمنة** ، المملكة العربية السعودية ، وزارة الداخلية ، الأمن العام ، الإدارة العامة للمرور ، ١٤٠٠هـ .

٢٠. **دليل أنظمة الخدمة العسكرية** ، المملكة العربية السعودية ، مجلس الخدمة العسكرية ، الأمانة العامة ، الجزء الأول ، الطبعة الأولى ، ١٤١٠هـ .
٢١. دياب ، إسماعيل محمد : **التخطيط التعليمي بتحليل النظم التعليمية** . جمهورية مصر العربية ، القاهرة ، مكتبة لأنجلو المصرية ، ١٩٨٥م .
٢٢. ربابعة ، غازي إسماعيل ، **الاستراتيجيه الإسرائيلية للفترة من ١٩٤٨م – ١٩٦٧م** ، الأردن ، مكتبة المنار الزرقاء ، الطبعة الأولى ، ١٤٠٤هـ.
٢٣. رزوقي ، صباح : **أهمية التخطيط والتصميم الهندسي للطرق في التقليل من الحوادث** ، ١٩٩٣م .
٢٤. رطوط ، نضال تيسير ، وافروز ، سيد محي الدين ، **حلول عالية التقنية للأمن والسلامة في القيادة على الطريق** ، ورقة عمل مقدمة للندوة العلمية للسلامة المرورية ، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، ١٤١٤هـ .
٢٥. رمضان ، رزق الله حسن ، والرطروط ، نضال تيسير ، **تنظيم وإدارة المرور** ، ورقة عمل مقدمة للندوة العلمية للسلامة المرورية ، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، ١٤١٤هـ .
٢٦. الزاوي ، طاهر أحمد : **مختار القاموس** ، مرتب على طريقة مختار الصحاح و المصباح المنير ، معجم اللغة العربية ، الطبعة الأولى ، القاهرة : مطبعة البابي الحلبي ، ١٣٨٣هـ ، ١٩٦٤م .
٢٧. سالم ، محمود : **التخطيط الاستراتيجي للتنمية في ضوء المتغيرات الدولية المعاصرة** ، مجلة الإداري ، السنة ١٦ ، العدد ٥٧ ، يونيو ١٩٩٤م .
٢٨. السديس ، صالح محمد : **أثر ارتكاب المخالفات المرورية في حوادث السير** ، رسالة ماجستير ، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب(أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية) ، ١٤٢٢هـ .
٢٩. سعيد ، أمين عبدالحميد ، والغماس ، على صالح : **دور الإدارة العامة للمرور في مجال التوعية المرورية** ، ورقة عمل مقدمة للمؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية ، الرياض ، ١٤١٨هـ .

٣٠. السلامة ، سليمان محمد : **اتجاهات السائقين نحو استخدام حزام الأمان في المركبات** ، دراسة مسحية بمدينة الرياض ، رسالة ماجستير ، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب(أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية) ، ١٤٢٣هـ .

٣١. السليمان ، جمال : **تنمية الموارد البشرية ونقل التقنية في دول مجلس التعاون الخليجي ومتطلبات العولمة** ، وزارة العمل والشئون الاجتماعية بدول مجلس التعاون الخليجي ، المكتب التنفيذي ، مجلة الأموال ، عدد١٢ ، ربيع الأول / جمادى الآخرة ١٤٢٠هـ ، يوليو / سبتمبر ١٩٩٩ ، ص ٧٥ - ٧٧.

٣٢. السهلي ، علي بن سعود : **خطه للارتقاء بمستوى التوعية المرورية لدى الشباب** ، رسالة ماجستير ، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب(أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية) ، ١٤٠٩هـ .

٣٣. السيف ، خالد عبدالرحمن : **إدخال تعليم السلامة في المناهج** ، ورقة عمل مقدمة للمؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، الرياض، ١٤١٨هـ.

٣٤. السيف ، خالد عبدالرحمن ، وآخرون : **تقويم برامج التوعية المرورية خلال الأسابيع المرورية** ، ورقة عمل مقدمة للندوة العلمية للسلامة المرورية ، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، ١٤١٤هـ .

٣٥. السيف ، خالد عبدالرحمن ، وآخرون : **تقويم مدارسي تعليم قيادة السيارات في المملكة العربية السعودية** ، ورقة عمل مقدمة للندوة العلمية للسلامة المرورية ، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، ١٤١٤هـ

٣٦. السيف ، خالد ، والنافع ، عبدالله : **تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات بالمملكة** . اللجنة الوطنية لسلامة المرور ، إدارة البحث العلمي ، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، المملكة العربية السعودية ، الرياض ، ١٤٠٨هـ .

٣٧. السيف ، عبدالجليل : **أسباب ارتفاع نسبة إصابات حوادث المرور في كل من منطقة مكة والشرقية ووسائل تلافيها** ، ١٤١١هـ .

٣٨. السيف ، عبدالجليل : **دراسات مقارنة لقضايا السير وأنظمة المرور في المملكة العربية السعودية** . الطبعة الثانية ، مطابع الإشعاع التجارية ، الرياض ، ١٣٩٥هـ.
٣٩. السيف ، عبدالجليل : **فن قيادة السيارات بين المعرفة والتطبيق** ، مدارس علوي تونسي لتعليم قيادة السيارات . الطبعة الثالثة ، مطابع الإشعاع التجارية ، الرياض ، ١٤١٣هـ .
٤٠. الشقاوي ، عبدالرحمن عبدالله : **تخطيط القوى العاملة ، مفاهيمه وأساليبه ومشاكله** . إدارة البحوث والاستشارات ، معهد الإدارة العامة ، الرياض . ١٣٩٦هـ ، ١٩٧٦م
٤١. الشقاوي ، عبدالرحمن عبدالله : **إدارة التنمية في المملكة العربية السعودية والتحديات المعاصرة** ، الطبعة الأولى ، مطابع سمحه ، الرياض ، ١٤١٥هـ .
٤٢. الشهيب ، صالح عبدالرحمن ، **التخطيط التنفيذي** ، برنامج تنمية المهارات الإشرافية حقيبة المتدرب ، معهد الإدارة العامة . (د . ت)
٤٣. الصبحي ، عبدالعزيز محسن محمد : **الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية** ، دراسة مقارنة بين الرياض وجدة ، رسالة ماجستير ، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب (أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية) ، ١٤١٧هـ .
٤٤. الصغير ، عبدالله عبدالرحمن ، والشنيبر ، خالد فهد : **الثقافة المرورية** ، مطابع الأمن العام ، ١٤٠٧هـ .
٤٥. الصوالحة ، سعود ، والخضر ، طارق : **الجوال متى يدرج في قائمة مخالفات السير** ، مجلة تأمين ، العدد ٢١ ، ص ٣٨ ، الرياض ، ٢٠٠١ م .
٤٦. الطبيب ، أحمد محمد : **التخطيط التربوي** ، الطبعة الأولى ، المكتب الجامعي الحديث ، الإسكندرية ، ١٩٩٩م .
٤٧. الطويل ، هاني عبدالرحمن صالح : **الإدارة التربوية والسلوك المنظمي ، سلوك الأفراد والجماعات في النظم** ، الطبعة الثالثة ، عمان للنشر والتوزيع ، ٢٠٠١م .

٤٨. عبادة ، أحمد ، وحسن الصميم : **السلوكيات الخاطئة لقيادة السيارات** . اللجنة العامة للسلامة المرورية على الطريق ، لجنة الدراسات والبحوث ، البحرين ، ١٩٩٣م .
٤٩. عبدالدايم ، عبدالله : **التخطيط التربوي** ، دار العلم للملايين ، بيروت ، ١٩٨٤ م .
٥٠. عبدالعال ، جمال عبدالمحسن : **نحو إستراتيجية وطنية لتقليل الحوادث** ، ورقة عمل مقدمة للمؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية ، الرياض ، ١٤١٨هـ .
٥١. عبدالله ، محمد المجذوب : **سلامة المرور بالمملكة ودور البحث العلمي في تطويرها** ، ورقة عمل مقدمة للمؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية ، الرياض ، ١٤١٨هـ .
٥٢. عبدالرزاق ، طاهر : **المحاور الرئيسية لعملية التخطيط الاستراتيجي** ، مجلة الإداري ، السنة ١٦ ، العدد ٥٧ ، يونيو ١٩٩٤ م .
٥٣. عبدالرزاق ، طاهر : **مدخل عام للتخطيط الاستراتيجي** ، مجلة الإداري ، السنة ١٦ ، العدد ٥٧ ، يونيو ١٩٩٤ م .
٥٤. عبدالفتاح ، نبيل عبدالحفيظ : **البعد الاستراتيجي لعملية اتخاذ القرار** ، مجلة الإداري ، السنة ١٦ ، العدد ٥٧ ، يونيو ١٩٩٤ م .
٥٥. عبيدات ، ذوقات ، وآخرون : **البحث العلمي** ، مفهومة، أدواته ، أساليبه ، الطبعة السابعة ، الأردن ، عمان ، دار الفكر للنشر والتوزيع ، ١٤٢٢هـ .
٥٦. العتيبي ، محمد زبن : **العوامل المرتبطة بالمخالفات المرورية والحوادث المرورية من الأجانب سائقي الأسر السعودية** ، رسالة ماجستير ، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب(أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية) ، ١٤٢٣هـ .
٥٧. العتيبي ، هذال هلال : **العوامل الاجتماعية المؤثرة في التزام السائقين بأساليب القيادة الوقائية** ، رسالة ماجستير ، جامعة الملك سعود، الدراسات العليا ، آداب قسم الدراسات الاجتماعية ، ١٤١٨هـ .

٥٨. عسيري ، عبدالرحمن محمد : **الجوانب الاجتماعية للمخالفات المرورية** ، دراسة تطبيقية على الطلبة الجامعيين ، ورقة عمل مقدمة للمؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية ، الرياض ، ١٤١٨هـ .

٥٩. العمرو ، صالح عبدالرحمن : **التخطيط لسلامة المرور** ، ورقة عمل مقدمة للندوة العلمية للسلامة المرورية ، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، ١٤١٤هـ .

٦٠. العمرو ، صالح عبدالرحمن : **تطبيق العقوبات ونظام المخالفات المرورية** ، ورقة عمل مقدمة للمؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية ، الرياض ، ١٤١٨هـ .

٦١. العنزي ، فهد حمود : **نحو حل شامل لقضايا السير في المملكة العربية السعودية** ، ورقة عمل مقدمة للمؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية ، الرياض، ١٤١٨هـ.

٦٢. العوفي ، عبداللطيف دبيان : **نحو حملات إعلاميه مرورية** ، ورقة عمل مقدمة للمؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية ، الرياض ، ١٤١٨هـ .

٦٣. الغامدي ، خالد سعد : **بعض جوانب السلوك والممارسة لدى السائقين تجاه سلامة المرور** ، ورقة عمل مقدمة للندوة العلمية للسلامة المرورية ، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، ١٤١٤هـ .

٦٤. الغامدي ، عبدالوهاب سعيد ، والعمري ، محمد فالح : **دوريات الأمن** . مطابع الأمن العام ، الطبعة الثالثة ، ١٤٢٢هـ .

٦٥. غراب ، كامل السيد : **مفهوم الاستراتيجية الإدارية** ، مجلة الإدارة العامة ، العدد ٥٢ ، ١٤٠٧ هـ

٦٦. فان دالين ، ديوبولدب : **مناهج البحث في التربية وعلم النفس** . ترجمة محمد نبيل نوفل ، وآخرون، جمهورية مصر العربية ، القاهرة ، مكتبة لأنجلو المصرية ، ١٩٨٤م .

٦٧. الفراج ، حسن الغامدي : **حوادث دهس المشاة في مدينة الرياض** ، دراسة تحليله ، رسالة ماجستير ، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب(أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية) ١٤١٩هـ .

٦٨. فرج ، عبداللطيف حسين : **الأسباب النفسية للسرعة الزائدة ، وكيفية معالجة ذلك في منهج المدرسة الثانوية** ، ورقة عمل مقدمة للمؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية ، الرياض ، ١٤١٨هـ .

٦٩. فهمي ، محمد سيف الدين : **التخطيط التعليمي ، أسسه ، وأساليبه ، ومشكلاته** ، مكتبية الأنجلو المصرية ، القاهرة ، ١٩٦٥م .

٧٠. فهيم ، محمد عيسى ، وآخرون : **السلوك المزعج الصادر عن السائقين أثناء القيادة** ، دراسة ميدانية بمكة المكرمة . مركز البحوث التربوية والنفسية ، ١٤٠٥هـ.

٧١. القاضي ، سعد عبدالرحمن ، وآخرون : **نحو مفهوم شامل للسلامة المرورية** ، ورقة عمل مقدمة للندوة العلمية للسلامة المرورية ، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، ١٤١٤هـ .

٧٢. القحطاني ، خالد نشاط ، والمقبل ، عبدالرحمن عبدالله : **المخالفات المرورية أساليب التسجيل والمعالجة** ، ورقة عمل مقدمة للمؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية ، الرياض ، ١٤١٨هـ .

٧٣. القحطاني ، صالح ناصر : **حوادث مركبات الأجرة العامة والسلامة المرورية** ، دراسة تطبيقية على مدينة الرياض ، رسالة ماجستير ، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب(أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية) ، ١٤١٥هـ .

٧٤. قنديل ، محمود ، وأمين ، كمال جبري : **المخالفات السلوكية لدى طلاب المرحلة الثانوية بدولة الكويت** ، مجلة التربية الصادرة عن مركز البحوث بوزارة التربية بالكويت ، العدد ٤ ، ص (٦٩ ــ ٨٥) ، ١٩٩٠م .

٧٥. كريري ، زاهد : **شرطة المرور والتحقيق في الحوادث** . الجمهورية العربية السورية ، دمشق ، ١٣٩٦هـ .

٧٦. **اللائحة المنفذة لنظام المرور الصادر بقرار وزير الداخلية بتاريخ ١٣٩٩هـ** ، مطابع الأمن العام.

٧٧. اللجنة الوطنية لسلامة المرور : **معوقات تطبيق نتائج الأبحاث والدراسات المرورية** ، ورقة عمل مقدمة للمؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية ، الرياض ، ١٤١٨هـ .

٧٨. اللجنة العلمية للمؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية : **التنسيق والتكامل بين الجهات الحكومية ذات العلاقة بالمهام المرورية** ، ورقة عمل مقدمة للمؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية ، الرياض ، ١٤١٨هـ .

٧٩. ليدل هارت : **الاستراتيجية وتاريخها في العالم** ، ترجمة الهيثم الأيوبي ، دار الطليعة ، بيروت ، ١٩٦٧م .

٨٠. الماجد ، سعد محمد : **المخالفات المرورية علاقتها بالحوادث والعوامل المؤثرة فيها وطرق الحد منها** ، رسالة ماجستير ، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب(أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية) ، ١٤٠٧هـ .

٨١. المالك ، صالح محمد ، الحوادث المرورية : **أسبابها وطرق الحد منها** ، جريدة الجزيرة ، ١٤٢٠هـ ، العدد ١٠٠٠٢ ، الأربعاء ١٠/ ذو القعدة .

٨٢. **مجلة الأمن والحياة** ، العدد الصادر برقم ٤٦ ، بتاريخ رمضان ١٤٠٦هـ ، المركز العربي لدراسات الأمنية ، (جامعة نايف للعلوم الأمنية) ، المملكة العربية السعودية ، الرياض .

٨٣. **مجلة الأمن والحياة** ، العدد الصادر برقم ٨٥ ، بتاريخ رمضان ١٤٠٦هـ ، المركز العربي لدراسات الأمنية ، (جامعة نايف للعلوم الأمنية) ، المملكة العربية السعودية ، الرياض .

٨٤. **مجلة الأمن والحياة** ، العدد الصادر برقم ٢١٣، بتاريخ صفر- ١٤٢١هـ ، المركز العربي لدراسات الأمنية ، (جامعة نايف للعلوم الأمنية)، المملكة العربية السعودية ، الرياض .

٨٥. **مجلة المنهل** ، النسخة ٤٧ ، المجلد ٤٣ الصادر بتاريخ ١٤١٢هـ ، المملكة العربية السعودية .

٨٦. **مجلة المنهل** ، العدد رقم ١٤٩٣ الصادر بتاريخ ٣ /رجب / ١٤١٢هـ ، المملكة العربية السعودية .
٨٧. **مجلة النقل والموصلات** ، العدد ١٠ ، ١٤٢٠هـ الصادر من وزارة المواصلات .
٨٨. **مجلة النقل والموصلات** ، العدد ١٦ ، ١٤٢٠هـ الصادر من وزارة المواصلات .
٨٩. **مجلة النقل والموصلات** ، العدد ٢٩ ، ١٤٢١هـ الصادر من وزارة المواصلات .
٩٠. **مجلة النقل والموصلات** ، العدد ٣٩ ، ١٤٢٢هـ الصادر من وزارة المواصلات .
٩١. مرسي ، محمد منير ، والنوري ، عبدالغني : **تخطيط التعليم واقتصادياته** ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٧٥ م .
٩٢. مرسي ، محمد منير : **الإدارة التعليمية** ، عالم الكتب ، القاهرة ، ١٩٨٩ م .
٩٣. مصطفى ، إبراهيم ، وآخرون : **المعجم الوسيط** . دار الدعوة ، استانبول ، تركيا ، ١٩٨٩م .
٩٤. مطاوع ، حسن عبدالخالق : **دراسات استراتيجية وعسكرية عن فلسطين** ، معهد البحوث والدراسات العربية ، القاهرة ، ١٣٩٠هـ .
٩٥. المطيري ، عامر بن ناصر : **قيادة التلاميذ للسيارات وأثرها على الحركة المرورية في مدينة الرياض** ، مجلة الدراسات الخليج للبحوث ، العدد ١٨ ، الكويت ١٤٢١هـ .
٩٦. المطيري ، عقاب صقر : **حوادث المرور ماهيتها وطرق التحقيق فيها** ، الطبعة الأولى ، مطابع دار الثقافة العربية ، الرياض ، ١٤١١هـ .
٩٧. مقدم ، عبدالحفيظ : **الإحصاء والقياس النفسي والتربوي** ، ديوان المطبوعات ، الكويت ، ١٩٧٥م .
٩٨. النابلسي ، محمد أحمد : **علاقة حوادث السير بتشويه الدفاعات النفسية** ، ورقة مقدمة إلى مؤتمر حوادث السير في دول الخليج ، الكويت ، ٢٠٠٢م .
٩٩. النافع ، عبدالله ، وآخرون : **إدخال تعليم سلامة المرور في مقررات المرحلة المتوسطة في التعليم العام** ، ١٤١٤هـ .

١٠٠. النافع ، عبدالله ، وآخرون : **برنامج تعليم سلامة المرور في كليات التربية ، سلوك القيادة ومفهوم السلامة** ، الجزء الأول ، ١٤٢٢هـ .

١٠١. النافع ، عبدالله ، وآخرون : **برنامج تعليم سلامة المرور في كليات التربية الجوانب المعرفية لنظام المرور** ، الجزء الثاني ، ١٤٢٢هـ .

١٠٢. النصار ، صالح بن عبدالعزيز : **المخالفات المرورية وفلسفة العقاب** ، جريدة الجزيرة ، العدد ١٠٦٠١ ، في ١١ / ٦ / ١٤٢٣هـ .

١٠٣. **نظام المرور الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٤٩ ، وتاريخ ٦ / ٨ /١٣٩١هـ** ، مطابع الأمن العام.

١٠٤. هلال ، خالد محمد : **التنشئة المرورية لدى الطفل العربي** ، ورقة عمل مقدمة للمؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية ، الرياض ، ١٤١٨هـ .

الملاحق

ملحق رقم (١) : جدول توضيحي لفئات المخالفات المرورية .

ملحق رقم (٢) : جدول كيفية احتساب نقاط لائحة المخالفات المرورية .

ملحق رقم (٣) : اللائحة الخاصة بتطبيق نقاط المخالفات المرورية .

ملحق رقم (٤) : الاستبانه في صورتها الأولية .

ملحق رقم (٥) : الاستبانه في صورتها النهائية .

ملحق رقم (٦) : بيان بأسماء محكمي الاستبانه .

ملحق رقم (٧) : خطاب عميد معهد البحوث وإحياء التراث الإسلامي بخصوص عدم دراسة هذا الموضوع بجامعات المملكة.

ملحق رقم (٨) : الخطابات الصادرة عن سعادة عميد كلية التربية بجامعة أم القرى إلى أصحاب السعادة مديري إدارات المرور بالعاصمة المقدسة وجدة والطائف بخصوص تطبيق الاستبانه .

ملحق رقم (٩) : الخطابات الخاص بإدارة مرور العاصمة المقدسة الصادرة عن سعادة مدير إدارة المرور إلى مدراء الشعب بإدارتهم بخصوص كيفية تطبيق الاستبانه . النموذج موحد لجميع إدارات المرور بالعاصمة المقدسة وجدة والطائف

ملحق رقم (١)

بيان توضيحي لفئات المخالفات المرورية

بيان توضيحي لفئات المخالفات المرورية

(مخالفات الفئة الأولى)

الحبس من عشرة أيام إلى ٣٠ يوماً والغرامة من ٣٠٠ إلى ٩٠٠ ريال أو بهما معاً.

١. قيادة مركبة آلية بدون حيازة رخصة سواقة.

٢. سير المركبة بدون لوحات (حجز المركبة حتى إزالة المخالفة المتعلقة بها).

٣. وجود لوحات مزيفة (حجز المركبة حتى إزالة المخالفة المتعلقة بها).

٤. الحصول على رخصة قيادة بطريقة غير نظامية (تسحب الرخصة).

٥. قيادة سيارة بعكس اتجاه السير.

٦. قيادة المركبة بحالة سكر (٩٠٠) ريال غير قابلة للتخفيض.

٧. السير ليلاً أو وقت الضباب بدون استعمال أية أنوار.

٨. السير بالمركبة بدون وجود مكابح (حجز المركبة حتى إصلاحها).

٩. عدم وقوف السائق المشترك في حادث أدى إلى أضرار جسدية أو عدم إسعاف المصاب أو عدم إخبار الشرطة عن الحادث.

١٠. السير بسرعة تزيد عن الحد الأقصى المصرح به في المناطق المأهولة.

١١. سرعة زائدة بالرغم من التنبيهات (تفحيط) (٩٠٠) ريال غير قابلة للتخفيض.

١٢. عدم التقيد بإشارات السير الضوئية أو إشارة رجل المرور المكلف بتوجيه السير.

١٣. المناورة أو التدوير في المناطق التي توجد فيها علامة تمنع ذلك.

١٤. عدم إعطاء أفضلية المرور لسيارات الطوارئ والمواكب الرسمية التي تنبه لاقترابها باستعمال إشاراتها الخاصة.

١٥. التجاوز في حالة توقف رتل من السيارات بسبب عرقلة السير أو بسبب وجود إشارة بتوقفها.

(مخالفات الفئة الثانية)

الحبس من (٥) إلى (١٥) يوماً أو الغرامة من ١٥٠ إلى ٥٠٠ ريال أو بهما معاً.

٢٤. عدم التقيد بالسرعة المحددة.

٢٥. عدم مراعاة قواعد التجاوز أو التلاقي.

٢٦. تغيير السرعة أو الاتجاه فجأة دون التأكد من إمكانية إجراء ذلك بلا خطر أو دون تنبيه.

٢٧. الخروج من شارع فرعي أو بناية أو عقار إلى الطريق دون التأكد من سلامة الإجراء.

٢٨. إيقاف محرك المركبة عن الدوران بقصد تسييرها في المنحدرات بقوة اندفاعها.

٢٩. عدم مراعاة قواعد الأفضلية عند اجتياز المفارق والجسور والأنفاق والسكك الحديدية.

٣٠. ترك محرك السيارة بحالة دوران وصاحبها غير موجود بها.

٣١. ترك السيارة غير مقفلة في طريق منحدر.

٣٢. استعانة سائقي الدراجات الآلية والعادية بغيرها من المركبات في جر دراجاتهم.

٣٣. وجود مكابح غير صالحة (احتجاز حتى إزالة المخالفة).

٣٤. عدم وجود النور الأحمر الخلفي أو نور الوقوف أو الإشارة العاكسة للنور المثلثة الشكل.

٣٥. عدم استعمال أنوار القياس أو الأجنحة في المركبات المفروض تجهيزها بها.

٣٦. عدم التوقف أمام مراكز التفتيش (هروب من الفرقة) .

٣٧. سير المعدات والجرارات المجهزة بالسلاسل المعدنية على الطرقات العامة (حجز).

٣٨. عدم الوقوف في حال وقوع حادث أدى إلى أضرار مادية(صدام وهروب).

٣٩. عدم إسعاف المصابين ونقلهم من السيارات المتدهورة على الطريق.

٤٠. عدم تجهيز السيارات الصهريجية المعدة لنقل المواد الملتهبة بمطفأة.

٤١. عدم وجود لوحة في مقدمة أو مؤخرة

(مخالفات الفئة الثالثة)

الحبس لمدة لا تزيد عن (١٠) أيام أو الغرامة ولا تزيد عن ٣٠٠ ريال أو بهما معاً.

٥٣. عدم تجهيز المركبة التي تجرها الحيوانات بآلة لتخفيف السرعة والتوقف.

٥٤. عدم تجهيز الدراجة العادية بمكبحين فعالين.

٥٥. التباطؤ في السير ليعرقل حركة المرور.

٥٦. عدم التوقف أو تخفيف السرعة لتمكين العميان أو المقعدين من المرور.

٥٧. استعمال المكابح فجأة بلا داع.

٥٨. الصعود والنزول والتعلق في حالة السير.

٥٩. التمهل في السير لاستجلاب الركاب.

٦٠. غسيل المركبات على الطريق العام.

٦١. إصلاح السيارات على الطريق العام في غير حالة الضرورة.

٦٢. عدم مراعاة قواعد استعمال المنبه (البوري).

٦٣. مخالفة قواعد الوقوف والتوقف.

٦٤. الوقوف على أقسام الخطوط الحديدية التي تقطع الطريق.

٦٥. تزويد المركبة بأجهزة إنارة أو إشارة غير مسموح بها.

٦٦. السير في غير حالة الضرورة على مسالك مخصصة لفئات أخرى من سالكي الطريق.

٦٧. إلحاق الضرر بالشاخصات أو إشارات المرور أو لصق إعلانات أو بيانات عليها أو تغيير معالمها أو مراكزها أو اتجاهاتها.

٦٨. عدم وجود مساحة زجاج آلية في فصل الأمطار أو وجود ماسحة غير صالحة.

٦٩. عدم وجود مرآة عاكسة للرؤية.

٧٠. عدم وجود جهاز يدل على السرعة أو وجود جهاز غير صالح.

٧١. عدم وجود لوحة المصنع.

٧٢. جود لوحات (غير مرئية أو غير مقروءة).

٧٣. نقل حمولة يزيد وزنها على الوزن المحدد في رخصة سير السيارة عندما يتجاوز وزن الزيادة عشر الحمولة المرخص بها، تعتبر الحمولة زائدة عندما يتجاوز وزن الزيادة عشر الحمولة المرخص بها، وتتضاعف الغرامة بقدر عدد الأعشار التي تزيد عن العشر الأول).

١٦.تجاوز سيارة وهي في حالة تجاوز إذا كان الطريق المعبد غير مقسم إلى أكثر من مسربين في اتجاه واحد. ١٧.التجاوز في المنعطفات ورؤوس المرتفعات. ١٨.مخالفة قواعد استعمال أنوار التلاقي. ١٩.استعمال الأبواق المزعجة أو ذات الأصوات المتعددة أو الصارخات أو الصفارات (احتجاز المركبة حتى إزالة المخالفة أو إزالة أداتها). ٢٠.تسيير مركبات ومعدات أشغال عامة أو زراعية على الطرقات قبل اتخاذ الإجراءات اللازمة لها لصيانة الطريق من أضرارها (احتجاز المركبة). ٢١.صنع لوحات مخالفة للنماذج المحددة (تسحب الرخصة من الصانع بعد المخالفة الثالثة). ٢٢.استعمال السيارة للفحش (سحب رخصة السياقة لمدة سنة ثم سحبها نهائياً في التكرار). ٢٣.إجراء سباق على الطرقات بدون ترخيص مسبق.	المركبة (احتجاز حتى إزالة المخالفة). ٤٢.عدم وجود لوحة في مؤخرة المقطورة أو نصف المقطورة. ٤٣.عدم تقديم المركبة للفحص الفني أو للتسجيل. ٤٤.عدم تقديم المركبة للفحص الفني بعد إدخال تعديل جوهري عليها. ٤٥.عدم تقديم المركبة للفحص الفني الدوري. ٤٦.عدم التصريح عن التعديلات التي أدخلت على المركبة (المحرك-الهيكل-اللون-الصندوق). ٤٧.استعمال السيارة لغير الغاية المرخص بها (حجز السيارة). ٤٨.قيادة السيارة برخصة منتهية أو غير مجددة (استمارة) ٤٩.مخالفة تعرفه أسعار النقل (عدم وجود كرت التشغيل) ٥٠.عدم تسليم الأشياء والحاجات التي تركها الركاب في السيارة إلى أقرب مركز للشرطة. ٥١.ترك مركبات مهملة على الطريق العام. ٥٢.قطع صفوف الفرق العسكرية والموكب وهي في حالة السير.	٧٤.نقل عدد من الركاب يزيد عن المحدد في رخصة السير. ٧٥.عدم التصريح عن مركبة أتلفت أو سحبت من السير بصورة دائمة. ٧٦.عدم وضع العلامات المقررة على السيارات المعدة للأجرة (التاكسي). ٧٧.عدم تجديد رخصة القيادة في الوقت المحدد. ٧٨.السير بدون أبواب أو رفارف أو غطاء محرك. ٧٩.سير سيارات الشحن مع ترك الباب الخلفي لصندوقها متدلياً أو نقل أية حمولة خارج صناديقها. ٨٠.وضع ستائر على النوافذ الخلفية أو الجانبية للسيارة الصغيرة مما يحجب الرؤية. ٨١.ترك مفتاح الوصل الكهربائي على السيارة. ٨٢.عدم تخفيف السرعة عند رؤية الحيوانات. ٨٣.عدم حمل رخصة السير أو رخصة السياقة أثناء القيادة أو عدم إبرازها عند الطلب. ٨٤.استعمال الأرصفة أو الممرات الخاصة للمشاة وعدم إعطاء المشاة أولوية المرور فيها. ٨٥.سير الدراجات جنباً إلى جنب في غير التجاوز. ٨٦.عدم التزام الدراجات أقصى يمين الطريق لمُعَبد. ٨٧.نقل بضائع يزيد وزنها عن (٢٥) كيلوجرام على الدراجات العادية المجهزة بسلة. ٨٨.عدم تجهيز الدراجة العادية بالأنوار النظامية. ٨٩.عدم وجود عداد لسيارات الأجرة. ٩٠.عدم وجود نور علوي لسيارات الأجرة. ٩١.مخالفة المقاييس والأوزان المقررة. ٩٢.ارتكاب أي أمر محضور بمقتضى نظام المرور ولم يرد ذكر له. ٩٣.دخول المركبات في أوقات غير مصرح بها للدخول إلى المدينة. ٩٤.عدم ربط حزام الأمان. ٩٥.عدم لبس الخوذة. ٩٦.عدم وجود بوليصة التأمين.

المصدر: نظام المرور الصادر بمرسوم ملكي رقم (م/٤٩) تاريخ ١٣٩١/١١/٦ هـ

ملاحظة: الرقم الذي يسبق اسم المخالفة يعتبر رمز لها في الحاسب الآلي عند تسجيلها

ملحق رقم (٢)

جدول كيفية احتساب نقاط لائحة المخالفات المرورية

جدول كيفية احتساب نقاط لائحة المخالفات المرورية

م	رمز المخالفة	نوع المخالفة	النقاط
١	٦	سياقة السيارة بحالة سكر.	١٨
٢	٥	قيادة السيارة بعكس السير.	٦
٣	١٢	تجاوز الإشارة وهي حمراء أو إشارات رجل المرور المكلف بتوجيه السير.	٦
٤	١٢	عدم الوقوف عند وجود إشارة (قف).	٦
٥	١٣	المناورة (التفحيط) أو التدوير في المناطق التي يوجد فيها علامة تمنع ذلك.	٦
٦	٢٤،١١،١٠	عدم التقيد بالسرعة المحددة.	٦
٧	٢٥	عدم مراعاة قواعد التجاوز أو التلاقي.	٦
٨	٧	السير ليلا أو وقت الضباب بدون استعمال أية أنوار.	٤
٩	٢٧	الخروج من شارع فرعي إلي جانب الطريق دون التأكد من سلامة الإجراء.	٤
١٠	٧٤	نقل عدد من الركاب يزيد عن العدد المحدد في رخصة السير.	٤
١١	٧٣،٩١	مخالفة المقاييس والأوزان المقررة.	٤
١٢	١٨	مخالفة قواعد استعمال أنوار التلاقي.	٢
١٣	٢٩	عدم التقيد ومراعاة قواعد وإشارات الأفضلية.	٢
١٤	٣٣	وجود مكابح غير صالحة.	٢
١٥	٣٢	ترك السيارة غير مقفلة في طريق منحدر.	٢
١٦	٤٥	عدم تقيد المركبة للفحص الدوري.	٢
١٧	٥٢	قطع صفوف الفرق العسكرية والمواكب وهي في حالة السير.	٢
١٨	٥٦	عدم التوقف أو تخفيف السرعة لتمكين العميان أو المقعدين من المرور.	٢
١٩	٧٩	سير سيارات الشحن وترك الباب الخلفي متدليا ونقل حمولة خارج صندوقها.	٢
٢٠	٨٤	استعمال الأرصفة والممرات الخاصة للمشاة وعدم أعطاء المشاة المرور.	٢
٢١	٨٨	عدم تجهيز الدراجات بالأنوار النظامية.	٢

المصدر: الأمن العام / الإدارة العامة للمرور/ إدارة الدراسات / شعبة البحوث المرورية

ملحق رقم (٣)

اللائحة الخاصة بتطبيق نقاط المخالفات المرورية

اللائحة الخاصة بتطبيق نقاط المخالفات المرورية

تعريف للائحة النقاط:

هي القواعد التي بموجبها يتم تحديد عدد معين من النقاط لكل مخالفة مرورية ترتكب من قبل قائد المركبة بحيث يتناسب عدد هذه النقاط مع خطورة المخالفة وعندما تصل ما مجموع هذه النقاط إلى (١٨) نقطة خلال سنة هجرية يتم اتخاذ أجراء معين حيال المخالف.

الهدف من وجود اللائحة النقاط:

١. تصنيف المخالفات المرورية في مجموعات متجانسة من حيث درجة خطورتها على السلامة العامة ويحدد لكل مجموعة عدد من النقاط والتي يتوقف وزنها التناسبي على قدر خطورة كل مخالفة .
٢. تحديد معايير للعقوبات التي يجب تطبيقها بحق مخالفي أنظمة المرور على ضوء سجل المخالفات التي يرتكبها كل سائق مركبة وبما في ذلك السحب المؤقت أو النهائي لرخصة القيادة .
٣. تحديد معايير لإلزام السائقين لحضور دورات تدريبية أو تأهيليه على ضوء سجل النقاط لكل سائق مركبة .
٤. زيادة حرص كل مخالف على عدم ارتفاع عدد النقاط إلى الحد الأعلى مما يؤدي إلى عدم ارتكاب مخالفات إضافية حتى لا تتخذ حياله الإجراءات المقررة .
٥. حين يراجع كل مخالف لتسديد ما علية من مخالفات يتم تزويده ببيان من سجله يوضح رصيده من النقاط .
٦. يتم برمجة الحاسب بحيث عند وصول سجل السائق المخالف لأنظمة المرور إلى (١٨) نقطة خلال سنة هجرية يتم تعليق رخصة القيادة للمرة الأولى لمدة ثلاثة أشهر والثانية ستة أشهر وللمرة الثالثة سنة هجرية وللمرة الرابعة السحب نهائياً.
٧. تلغي النقاط المسجلة على السائق بعد مرور سنة هجرية على آخر مخالفة ارتكابها.
٨. يحصل كل شخص يحمل رخصة قيادة سعودية على نقطتين للقيادة الأمنية إذا ما مضي سنة هجرية كاملة ولم يرتكب مخالفة مرورية خلال تلك السنة.

العقوبات

بناء على ما ورد في المواد (١٧٨) و (١٧٩) (١٨٧) و (١٨٨) من نظام المرور الصادر بالمرسوم الملكي الكريم رقم م/٤٩ وتاريخ ١٣٩١/١١/٦هـ ونصها :

المادة (١٧٨) مع مراعاة ما جاء بالمادة (٢٠٥) تشكل بقرار من وزير هيئات بقدر الحاجة ، تتكون الهيئة من شخصين على الأقل من المختصين وذلك للنظر في المخالفات وتوقيع الجزاءات المنصوص عليها في هذا النظام .

المادة (١٧٩) على الهيئة المشار إليها في المادة السابقة أن تصدر قرارها خلال عشرة أيام من تاريخ وصول محضر الضبط إليها ، ولها أن تقرر بالإضافة إلى الجزاءات المنصوص عليها في هذا النظام اتخاذ تدابير إضافية كحجز المركبة أو سحب رخصتي القيادة والسير أو إحداهما .

المادة (١٨٧) تضاعف الجزاءات المنصوص عليها في هذا النظام أذا تكررت نفس المخالفة خلال سنة واحدة .

المادة (١٨٨) لمدير إدارة المرور العامة عند تكرار المخالفة أكثر من مرة إن يسحب رخصة السياقة لمدة أقصاها شهر ، ويمكن سحب الرخصة لأكثر من شهر أو سحبها نهائياً بعد موافقة وزير الداخلية إذا كانت المخالفات المتكررة تشكل خطراً على السلامة العامة .

ومع عدم الإخلال بما جاء في جداول المخالفات للفئة الأولى والفئة الثانية والفئة الثالثة من المادة رقم (١٧٦) الواردة في نظام المرور الصادر بالمرسوم الملكي رقم م / ٤٩ وتاريخ ٦ / ١١ / ١٣٩١هـ والمعدلة بالمرسوم الملكي رقم م/٤٤ وتاريخ ٢٢ / ١٠ / ١٤٠٤هـ فإن عقوبات لائحة النقاط تطبق بحق مرتكبي المخالفات المرورية وفق ما ورد في الجدول المرفق الوارد في الملحق رقم (٢) ص١٥٩ وذلك كالتالي :

١. عند حصول المخالفات للمرة الأولي على (١٨) نقطة خلال سنة هجرية تسحب رخصة قيادته لمدة ثلاثة الشهر .
٢. عند حصول المخالفات للمرة الثانية على (١٨) نقطة خلال سنة هجرية تسحب رخصة قيادته لمدة ستة الشهر .

٣. عند حصول المخالفات للمرة الثالثة على (١٨) نقطة خلال سنة هجرية تسحب رخصة قيادته لمدة سنة هجرية .

٤. عند حصول المخالف للمرة الرابعة على (١٨) نقطة خلال سنه هجرية تسحب رخصة قيادته نهائياً .

٥. إذا تكرر حصول المخالف غير السعودي علي (١٨) نقطة لثلاث مرات خلال سنة هجرية تسحب رخصة قيادته نهائياً وترفع هيئة الجزاءات أوراقه لأمير المنطقة للنظر في موضوع إلغاء إقامته وبالتالي ترحيله .

٦. عند قيام سائق مركبة سبق وأن تم سحب رخصة قيادته بقيادة مركبة خلال مدة سحب الرخصة يطبق بحقه الأتي :

(أ). من تم سحب رخصة قيادته لمدة ثلاثة أشهر وتم ضبطه يقود مركبة فيطبق بحقه غرامة مالية وقدرها (٣٠٠ريال) ثلاثمائة ريال وحبسه لمدة أسبوع .

(ب). من تم سحب رخصة قيادته لمدة ستة أشهر وتم ضبطه يقود مركبة فيطبق بحقه غرامة مالية وقدرها (٦٠٠ريال) ستمائة ريال وحبسه لمدة أسبوعين وحضور برنامج تأهيلي للقيادة لمدة أسبوع في مدارس القيادة .

(ت). من تم سحب رخصة قيادته لمدة سنة وتم ضبطه يقوم مركبة فيطبق بحقه غرامة مالية وقدرها (٩٠٠ ريال) تسعمائة ريال وحبسه لمدة ثلاثة أسابيع وحضور برنامج تأهيلي للقيادة لمدة أسبوعين في مدارس القيادة .

(ث). من تم سحب رخصة قيادته نهائياً وتم ضبطه يقود مركبة فتقوم هيئة الجزاءات بالعرض عنه لأمير المنطقة عن طريق مدير شرطة المنطقة لتطبيق عقوبة تعزيرية مشددة بحقه تتناسب مع المخالفة المرتكبة بعد أن يتم تطبيق ما ورد في فقرة (ج) المذكورة بعالية .

(ج). يمكن لمن تم سحب رخصته نهائياً أن يسترجعها بعد مضي مدة لا تقل عن سنتين وحضور برنامج تأهيلي للقيادة لمدة شهر في مدارس القيادة بعد موافقة صاحب السمو الملكي مساعد وزير الداخلية للشؤون الأمنية .

ملحق رقم (٤)

الاستبانه في صورتها الأولية

المملكة العربية السعودية
وزارة التعليم العالي
جامعة أم القرى / كلية التربية
قسم الإدارة التربوية والتخطيط

استبانه حول

التخطيط لاستراتيجيات إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية

من وجهة نظر ضباط وأفراد المرور وسائقي المركبات بمكة المكرمة وجدة والطائف

أعداد الطالب
محمد بن حامد بن سعد الثبيتي

أشراف الدكتور
محمد بن معيض الوذيناني

١٤٢٥ هـ - ٢٠٠٤ م

بسم الله الرحمن الرحيم

المكرم / سعادة **حفظكم الله**

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته **وبعد**

سوف يتم بمشيئة الله تعالى إجراء دراسة بعنوان : ((التخطيط لواقع وأهمية الإستراتيجيات لإدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية من وجهة نظر ضباط أفراد إدارة المرور وسائقي المركبات داخل مكة المكرمة وجدة والطائف)). كمتطلب تكميلي لنيل درجة الماجستير في الإدارة التربوية والتخطيط. ونظرا لما تقومون به في خدمة البحث العلمي ولأهمية آرائكم ومقترحاتكم في تطويره وخروجه بالصورة المشرفة، ولخبرتكم في بناء الاستبيانات، فإنني أضع بين أيدي سعادتكم هذه الاستبانة المقترحة كما في المثال التالي :

درجة الممارسة						الاستراتيجيات	درجة الأهمية				
أبدا	نادرا	أحيانا	غالبا	دائما			مهمة جدا	مهمة	مهمة إلى حد ما	غير مهمة	مرفوضة
	✔				التوجه	(العبارة)		✔			

راجيا إبداء ملاحظاتكم وتدوين مرئياتكم حول ملاءمة العبارات للأبعاد، ومدى صدقها من حيث المحتوى والمضمون. لتكون أداة قياس صادقة ، وذلك بوضع علامة (✔) أمام العبارة التي ترونها مناسبة ، لكل عبارة من عبارات القياس.

شاكرا لكم تعاونكم ، ومقدرا ضيق وقتكم لكثرة أعبائكم.

والله يوفقكم.

الباحث / محمد بن حامد بن سعد الثبيتي

قسم الإدارة التربوية والتخطيط

♦ أولا: البيانات الأولية:

١. **الاسم:**______________________________ **(اختياري).**

٢. **المدينة:**

☐ مكة المكرمة ☐ جدة ☐ الطائف

٣. **المسمى الوظيفي الحالي:**

☐ ضابط ☐ ضابط صف ☐ فرد | ☐ طالب | ☐ أكاديمي

٤. **المؤهل العلمي:**

☐ دكتوراه ☐ ماجستير ☐ بكالوريوس ☐ دبلوم ☐ أخـــــــــــــــرى (....................)

٥. **العمر:**

☐ اقل من ١٨ سنة.

☐ من ١٨ سنة وأقل من ٢٥ سنة.

☐ من ٢٥ سنة وأقل من ٣٢ سنة.

☐ من ٣٢ سنة وأقل من ٣٩ سنة.

☐ ٣٩ سنة فأكثر.

((نموذج الاستبانة))

١. الاستراتيجيات الوقائية:

أ. استراتيجيات التوعية

درجة الممارسة					الاستراتيجيات	درجة الأهمية				
أبدا	نادرا	أحيانا	غالبا	دائما		مهمة جدا	مهمة	مهمة الى حد ما	غير مهمة	مرفوضة
					تقدم إدارات المرور محاضرات توعية مرورية لعموم سائقي المركبات والطلاب.					
					يجب عقد ندوات مستمرة من قبل إدارات المرور.					
					تقديم دورات وندوات التوعية عبر الصحف.					
					تقديم دورات وندوات التوعية عبر التلفزيون.					
					تقديم دورات وندوات التوعية عبر النشرات والمطويات.					
					تقديم دورات وندوات التوعية عبر المدارس والجامعات.					
					أسابيع المرور لها فعالية وتأثير توعوي.					
					ضرورة متابعة عمل أسابيع المرور ونتائجها					
					عقد دورات إجبارية لمدة ساعة على الأقل عند تجديد الرخصة هدفها التوعية.					
					عقد دورات إجبارية لمدة ساعة على الأقل عند تجديد الاستمارة هدفها التوعية.					
					تخصيص جزء من خطبة يوم الجمعة للتوعية المرورية في فترات متباعدة.					
					استغلال الدروس التي تقام عقب الصلوات لتقديم التوعية المرورية.					
					استغلال اللوحات الإعلانية في ملاعب الكرة لعرض إرشادات مرورية.					
					ترك مخلفات الحوادث لفترة على جانب الطرق السريعة (بين المدن) للفت النظر واستيعاب العبر.					
					تفعيل عملية التوعية المرورية من خلال عرض نماذج مسرحية ودرامية قصيرة تبث من خلال الإذاعة أو التلفزيون.					
					أشراك القطاع الخاص في دعم إدارات المرور في حملاتها التوعوية.					
					عقد دورات توعويه ضمن مدارس تعليم القيادة.					
					استعمال النصح والإرشاد أحيانا بدلا من المخالفة في بعض الحالات.					
					خلط الجانب الشرعي الديني بالجانب الأمني في التوعية المرورية.					
					أعطاء التلفزيون جانب الأولوية ضمن وسائل الأعلام.					
					عرض الإرشادات التوعوية المرورية من خلال فواتير الكهرباء والهاتف.					
					تفعيل دور الحملات التوعية من خلال مشاركة عدد من رموز الفكر الإداري والدين والسياسة.					
					توعية رجال المرور أولا عن طريق برامج تأهيله.					
					اعتماد عدة لغات في التوعية المرورية لضمان وصولها لجميع الشرائح وكل السائقين العرب والأجانب.					
					تكوين لجان خاصة بالتوعية داخل إدارات المرور.					
					تخصيص حملات توعية مرورية مستمرة كل شهر عن موضوع معين مثل (حزام الأمان ، المكابح ، الإطارات ، الفحص الدوري ،......).					
					الشرح الوافي لبعض مواضيع التوعية المرورية كالإطارات مثلا وشرح كيف ومتى يكون الإطار خطرا قريبا.					
					تخصيص حملة توعية تتفق مع شرائح المجتمع المختلفة (صغار ، كبار ، مراهقين).					
					التنسيق الدائم بين إدارات المرور في المدينة مع مدارس التعليم ليكن هذا الارتباط لتعريف كلا منها عن المخلفين من طلبتها وتكرار ذلك					

((تابع للاستراتيجيات الوقائية))

ب. استراتيجيات المناهج

درجة الممارسة						الاستراتيجيات	درجة الأهمية				
دائما	غالبا	أحيانا	نادرا	أبدا			مهمة جدا	مهمة	مهمة إلى حد ما	غير مهمة	مرفوضة
					◆ الاستراتيجيات فيما يتعلق بالمناهج	أدجال برامج السلامة المرورية في مناهج التعليم كافة.					
						استغلال مناهج السلامة المرورية (ثقافة مرورية) في مراحل التعليم عموما.					
						دمج وتضمين المناهج التعليمية بمناهج السلامة المرورية أي تدرس ضمن مواد الجغرافيا والتاريخ والرياضيات والشريعة...... الخ.					
						حشد التأييد للسلامة المرورية من خلال الجمعيات المدرسية (أصدقاء المرور ، جماعة المرور).					
						عقد دورات وندوات عن الأمن والسلامة المرورية بدلا من منهج السلامة المرورية.					
						تأهيل المدرس مروريا قبل إدخال منهج السلامة المرورية.					
						إدخال منهج السلامة المرورية في المرحلة المتوسطة والثانوية فقط.					
						تخصيص منهج خاص بسلامة المشاة للمرحلة الابتدائية.					
						وضع منهج مروري عملي تدريبي للمرحلة الابتدائية.					
						صياغة منهج مروري ملئ بالصور والرسامات الجذابة يصلح للمرحلة الابتدائية والصفوف الأولي فيها أيضا.					
						صياغة منهج مروري تعليمي يكون محدد الأهداف بعناية ووضوح.					
						عمل مسابقات خاصة بسلامة المرورية في المدارس وترصد لها جوائز.					
						تحفيز الطلاب المتفوقين في الثقافة المرورية بالحصول على الرخصة في المرحلة الثانوية.					
						عمل إحصاء مروري بالحوادث والمخالفات المرورية بعد مرور سنة فأكثر لمعرفة مدى تأثير المنهج في سلوكيات الطلاب المرورية.					
						تطوير منهج السلامة المرورية ليتناسب مع طلاب المرحلة الجامعية.					
						صياغة حملة توعية يكون أساسها مخاطبة الوجدان والقيم الإسلامية وعدم اقتصارها على التشريعات والجزاءات.					
						قابلية منهج أي حملة أو أسبوع مروري للتطبيق وذلك عن طريق الأعداد الجيد.					
						مشاركة الخبراء وأصحاب الرأي في أعداد منهج أي نشاط مروري توعوي.					
						الاستفادة من نجاح برنامج سلامتك الطبي الخليجي وأعداد مادة مرورية مشابهة.					
						تفعيل اللقاءات التلفزيونية الخاصة بالمرور وذلك بعمل جولات ميدانية والاتصال الهاتفي المفتوح مع الضيف.					
						تضمين الأعمال الدرامية في الإذاعة والتلفزيون (لمحات سريعة) عن أسس وقواعد السلامة المرورية خصوصا الأعمال المحلية والخليجية.					
						طباعة النشرات والمطبوعات المرورية وإخراجها بصورة أنيقة وألوان جذابة.					
						عمل برامج توعية إرشادية على نماذج التقويم السنوي وعلى أوراقة اليومية.					
						عمل منهج إرشادي مروري على صفحات التقويم كل يوم أو يومين مثلا يخصص لموضوع واحد (الفرامل ، الإطارات ، الالتزام بالإشارات).					
						الاستعانة بخبراء علم النفس، والدعاية، والأعلام، عند عمل النشرات والملصقات المرورية.					
						عدم التركيز عند صياغة البرنامج المروري على العقوبات والجزاءات وإنما مخاطبة العقل ووجدان الجمهور.					
						الاستفادة من إقبال الشباب على الصحف الرياضية وإطلاق التوعية المرورية منها فيما يخص الشباب كالتفحيط، الأنوار العالية، تغير صوت الشكمانات.					
						الاستفادة من الدراسات والبحوث السابقة لمعرفة الأسباب الحقيقية وراء كثير من					

					المخالفات والحوادث.					
					أفلام الكرتون الرسوم المتحركة مادة ممتعة للأطفال يمكن تضمينها على أسس السلامة المرورية للأطفال بأسلوب شيق.					

ج. استراتيجيات التأهيل

◆ الاستراتيجية فيما يتعلق بالتأهيل

درجة الممارسة					الاستراتيجيات	درجة الأهمية				
دائما	غالبا	أحيانا	نادرا	أبدا		مهمة جدا	مهمة	مهمة إلى حد ما	غير مهمة	مرفوضة
					زيادة أعداد مدارس تعليم القيادة.					
					إضافة دروس جديدة مثل البعد الأخلاقي والشرعي.					
					أعادة النظر في أسلوب الامتحان النهائي لنيل رخصة القيادة الحالي.					
					زيادة أعضاء فريق الاختبار الميداني تحت أشراف ضابط من إدارة المرور أو إدارة المدرسة.					
					أجراء الفحص الطبي الشامل من إحدى المستوصفات أو إدارة طبية متكاملة مستقلة تحت أشراف إدارة المدرسة ووزارة الصحة.					
					زيادة الحصص المخصصة للميكانيكا لطالب الرخصة مع عقد امتحان خاص بها.					
					زيادة الحصص المخصصة لكهرباء السيارات لطالب الرخصة مع عقد الامتحان النهائي فيها.					
					ضرورة تلقي من يستبدل الرخصة الأجنبية بالرخصة السعودية تدريبات ميدانية وفصلية محكمة قبل الاستبدال.					
					يعقد لحاصلي الرخصة الأجنبية امتحان ميداني قبل حصوله على الرخصة السعودية.					
					ضرورة تدريب الطلاب على سيارات حديثة.					
					التدريب الميداني يشمل على الأقل حصصا مسائية					
					تدريب الطلاب على كيفية تغيير الإطارات وفحص الزيوت.					
					تدريب الطلاب على أسس السلامة في السيارات.					
					عدم استخراج التصاريح لمن هم دون السن القانونية.					
					التدريب على القيادة لطالب الرخصة داخل المدن بمحاذير معينة.					
					وضع لافتات (تحت التدريب) خلف سيارة المدرسة التي يتدرب عليها طالب الرخصة داخل المدن.					
					إعادة تأهيل من ثبتت مخالفته لقوانين المرور بصورة متكررة.					
					إعادة تأهيل المخالفين وذلك عند تطبيق نظام النقاط في العقوبات.					
					إعادة تأهيل من يتقدم لتجديد رخصة القيادة للمرة الثالثة (أي بعد عشر سنوات من حصوله عليها).					
					تطبيق منهج السلامة المرورية في كليات التربية والمعلمين لتخريج معلمي لديهم ثقافة مرورية.					
					إعادة تأهيل الطرق الداخلية السريعة بما يتناسب ويحقق السلامة المرورية للجميع.					
					الاهتمام بهندسة الطرق ووضع العلامات المرورية بوضوح يجنب الكثير من الحوادث.					
					الاهتمام بالجسور والأنفاق بدلا من التقاطعات والإشارات المرورية في الطرق المزدحمة داخل المدن.					
					المطبات الصناعية خطر كبير إذا لم توضع عليها إشارات ترى ليلا ونهارا.					
					إزالة المطبات العشوائية التي يضعها المواطنين أمام منازلهم دون ترخيص.					
					جسور المشاة حلول مهمة لكثير من الحوادث خصوصا أمام المدارس والطرق الداخلية المزدحمة بالسير.					
					الترخيص لأكثر من مدرسة لتعليم القيادة في المدينة الواحدة يضمن حسن التأهيل بسبب المنافسة.					

دائما	غالبا	أحيانا	نادرا	أبدا	الاستراتيجيات	مهمة جدا	مهمة	مهمة الى حد ما	غير مهمة	مرفوضة
					زيادة الطاقة الاستيعابية لمدارس تعليم القيادة خصوصا أثناء الإجازة الصيفية.					
					تسهيل عملية الالتحاق بمدرسة تعليم القيادة يسهم في زيادة عدد المؤهلين لقيادة السيارة.					
					لمدارس تعليم القيادة دور مهم في تخفيف الحوادث والمخالفات المرورية.					
					تخفيض الرسوم المستحقة في مدارس تعليم القيادة يسهم في زيادة الإقبال على هذه المدارس.					
					تجهيز إدارات المرور بالوسائل والأجهزة الحديثة لتأدية مهامها على أكمل وجه.					
					تأهيل دوريات الطرق مروريا بالسيارات والأجهزة الحديثة لفرض هيبة القانون.					
					تأهيل دوريات المرور على عمل الإسعافات الأولية.					
					إعادة النظر في هندسة بعض الطرق التي تكثر فيها الحوادث.					
					عدم قبول تجديد الرخصة ألا بعد حصول السائق على دورة قصيرة جدا يقدمها لإدارة المرور عند التجديد وتعتبر شهادة تدريبية.					
					جعل التنافس بين مدارس القيادة في تخريج أفضل الكوادر من السائقين بوضع مقياس علمي للقياس والحوافز اللازمة لذلك.					
					وضع اختبار ميداني لنيل درجة الرخصة في جميع الأوضاع والظروف البيئة.					
					أقامة محاضرات دورية تقدم في إدارات المرور عن السلامة المرورية.					
					إقامة محاضرات تدريبية قصيرة الأجل في السلامة المرورية، تعطى في مدارس تعليم القيادة كمتطلب لتجديد الرخصة.					
					دورات تدريبية طويلة الأجل في السلامة المرورية لمن تكثر مخالفاته المرورية.					

٢. الاستراتيجيات العلاجية:

درجة الممارسة						الاستراتيجيات	درجة الأهمية				
دائما	غالبا	أحيانا	نادرا	أبدا			مهمة جدا	مهمة	مهمة الى حد ما	غير مهمة	مرفوضة
					◆ الإستراتيجية فيما يتعلق بالعقوبات	استحداث نظام الدفع الفوري أو السجن يسهم في خفض ارتكاب المخالفات المرورية وردع المتهورين والمراهقين.					
						تفعيل نظام النقاط في حساب المخالفات المرورية وإعادة التأهيل.					
						فرض القانون بصرامة وعدم الألتفات إلى الواسطة عامل مهم في تخفيف المخالفات المرورية وفرض هيبة القانون.					
						سحب السيارة المخالفة قد يكون رادعا أكثر من السجن والغرامة.					
						استحداث محكمة خاصة بالمخالفات المرورية برئاسة قاضي حتى تأخذ العقوبات صفة الشرعية والحتمية في التطبيق.					
						إدخال نظام كمرات المراقبة في التقاطعات والإشارات لمراقبة وكشف من يقطع الإشارة الضوئية.					
						عدم تطبيق النظام المخالفين بالصورة المطلوبة له علاقة بكثرة المخالفات.					
						قصور الرقابة المرورية له علاقة بزيادة المخالفات المرورية.					
						عدم المساواة بين المخالفين من أسباب المخالفات المرورية.					
						يتسبب تجاهل رجل المرور للمخالفات في زيادتها.					
						ضرورة التفريق بين المخالفة الناتجة عن التهور والقصد وعن بون القصد والتهور(سوء التقدير).					
						ضرورة استخدام إدارة المرور سيارات باللون المدني في الطرق العامة والسريعة لكشف المخالفات خصوصا السرعة الزائدة.					
						تطبيق نظام الحد الأقصى لمدة زمنية محددة لدفع قيمة المخالفة كأجراء أولي من الردع.					
						أدراج الأزمنة المسموح بها لتسديد المخالفة في التعليمات خلف ورقة القسيمة.					
						زيادة قيمة المخالفة بنسبة ٢٠% من الحد الأعلى من قيمة المخالفة في حالة عدم التسديد في الزمن المسموح به.					

						تفعيل نظام سحب الرخصة لمدة زمنية محدودة في حالة تكرار المخالفة نفسها.					
						تشديد العقوبات على أصحاب الورش لمخالفين النظام.					
						استحداث نظام بنك المعلومات (شبكة حاسب ألي) داخل سيارات المرور للكشف عن المخالفات لأي سائق قبل إصدار أي مخالفة له لمعرفة ما هي المخالفة التي يستحقها السائق إضافة لما خلاف به.					
						سحب السيارة مع الغرامة لمن يقوم بالتفحيط.					
						ربط استخراج أوراق الإصلاح بتسديد المخالفات.					
						استحداث عملية إعادة التأهيل كعقوبة جزائية للمخالفين المتكرر منهم المخالفات المرورية على أن يشمل التأهيل ندوات ومحاضرات ودروس تثقيفية.					
						تشديد العقوبة على سيارات الأجرة بسبب كثرة وقوع الحوادث منهم لكثرة توقفهم بدون الالتزام بقواعد المرور.					
						ضرورة التفريق بين المخالفات التي ينجم عنها حوادث وغيرها.					
						إشهار من تسحب رخصته بسبب اكتمال النقاط المؤدية لسحب الرخصة.					

ملحق رقم (٥)

الاستبانه في صورتها النهائية

المملكة العربية السعودية

وزارة التعليم العالي

جامعة أم القرى / كلية التربية

قسم الإدارة التربوية والتخطيط

(استبانه)

التخطيط لاستراتيجيات إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية

أعداد الطالب

محمد بن حامد بن سعد الثبيتي

أشراف الدكتور

محمد بن معيض الوذيناني

١٤٢٥ هـ - ٢٠٠٤ م

بسم الله الرحمن الرحيم

أخي / رعاكم الله

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته وبعد

يسرني ويسعدني أن تكون أحد الإخوة الذين تم اختيارهم للإسهام في هذه الدراسة التي أقوم بأعدادها، وهي بعنوان: ((**التخطيط لاستراتيجيات إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية**)). كمتطلب تكميلي لنيل درجة الماجستير في الإدارة التربوية والتخطيط بجامعة أم القرى / كلية التربية.

أخي تعلم أن المخالفات المرورية تعتبر من المسببات الرئيسية للحوادث، التي باتت هاجس كل إنسان، وما منا ألا وله قريب أو صاحب أو حتى سمع عن حادث أو شاهدة بعينة يتأسى ويتألم بما حصل، وينظر بعين الشفيق الرحيم عن أسباب هذه المأساة، ومن وراء كل هذا.

ونظرا لأهمية آرائكم ومقترحاتكم في أثراء البحث والخروج به بصورة مشرقة، وباعتباركم المحور الأساسي الذي يمكن الاعتماد عليه بعد توفيق الله سبحانه وتعالى في الحصول على معلومات وإجابات صادقة وصريحة تكون عونا لي لإنجاح هذا البحث بمشيئة الله، علما بأن هذه المعلومات لا تستخدم إلا لغرض البحث العلمي فقط.

مثال:

درجة الممارسة					استراتيجيات إدارة المرور لمواجهة المخالفات المرورية	درجة الأهمية				
أبدا ١	نادرا ٢	أحيانا ٣	غالبا ٤	دائما ٥		غير مهمة جدا ١	قليلة الأهمية ٢	مهمة الى حد ما ٣	مهمة ٤	مهمة جدا ٥
✔					أقامة يوم مفتوح لبرامج تدريبية عن الثقافة المرورية تقدم من خلال مدارس تعليم القيادة.					✔
			✔		حجز السيارة لفترة من الزمن عند تكرار المخالفات لدى السائق.		✔			

ملاحظة هامة: ((إجابتان لكل عبارة عن يمينها وعن شمالها))

ويوضح المثال السابق أن الفقرة الأولى غير ممارسة أبدا وتبين أنها مهمة جدا، وهذا يدل على أن ممارستها أقل من ٢٠% أو لا تمارس في حين أن درجة الأهمية للممارسة ٨٠% فأكثر، أي تعني بأنه لابد من ممارستها لتساهم في الحد من المخالفات المرورية.

وتعكس الصورة في الفقرة الثانية بأن ممارستها تتراوح من ٦٠% إلى أقل من ٨٠%، في حين أن درجة الأهمية للممارسة تتراوح بين ٢٠% إلى أقل من ٤٠% أي أنها تمارس بدرجة قليلة في الأهمية للإسهام في الحد من المخالفات المرورية.

الباحث

♦ أولا: البيانات الأولية:

٦. المدينة:

☐ مكة المكرمة ☐ جدة ☐ الطائف

٧. المسمى الوظيفي الحالي:

☐ **ضابط** ☐ **فرد** ☐ **طالب** ☐ **موظف** ☐ **أعمال حره** ☐ **أخرى (................)**

٨. المؤهل العلمي:

☐ **أعلى من الجامعي** ☐ **جامعي** ☐ **ثانوي** ☐ **متوسط** ☐ **يقرأ ويكتب** ☐ **أخرى (............)**

٩. العمر:

☐ اقل من ١٨ سنة.

☐ من ١٨ سنة وأقل من ٢٥ سنة.

☐ من ٢٥ سنة وأقل من ٣٢ سنة.

☐ من ٣٢ سنة وأقل من ٣٩ سنة.

☐ ٣٩ سنة فأكثر.

عزيزي المجيب: تقوم إدارة المرور بتقديم الاستراتيجيات التالية للحد من المخالفات المرورية، فإلى أي درجة تعتقد أن إدارة المرور قد مارست تلك الاستراتيجيات وإلى أي درجة تعتقد أن هذه الاستراتيجيات مهمة في الممارسة للحد من المخالفات المرورية.

الرجاء وضع أشارة (✔) في حقل واحد من حقول الإجابة لكل من درجة الممارسة ودرجة الأهمية لكل فقرة من فقرات الاستبانة.

استراتيجيات إدارة المرور لمواجهة المخالفات المرورية	(درجة الممارسة) تدل على مستوى الأداء الفعلي الممارس للاستراتيجية على الواقع للحد من ارتكاب المخالفات المرورية من وجهة نظرك.					(درجة الأهمية) تدل على ما مدى أهمية استخدام الاستراتيجية للحد من ارتكاب المخالفات المرورية من وجهة نظرك				
	أبدا ١	نادرا ٢	أحيانا ٣	غالبا ٤	دائما ٥	غير مهمة جدا ١	قليلة الأهمية ٢	مهمة إلى حد ما ٣	مهمة ٤	مهمة جدا ٥
١. تقديم محاضرات وندوات مستمرة حول التوعية المرورية لمستخدمي الطريق.										
٢. نشر التوعية المرورية من خلال الصحف المحلية والنشرات والمطويات.										
٣. تقديم محاضرات وندوات التوعية المرورية عبر القنوات المرئية (التلفزيون) والمسموعة (الراديو).										
٤. تقديم محاضرات وندوات للتوعية المرورية عبر المدارس والجامعات بشكل دوري.										
٥. تخصيص أسابيع المرور لتفعيل التوعية المرورية عبر مؤسسات المجتمع.										
٦. تخصص بعض خطب الجمع والدروس التي تقام عقب الصلوات للتوعية المرورية من وقت لآخر من خلال التعاون مع خطباء المساجد.										
٧. استغلال اللوحات الإعلانية في ملاعب الكرة لعرض إرشادات مرورية بالتعاون مع الرئاسة العامة لرعاية الشباب										
٨. إعداد عروض عن التوعية المرورية في الميادين العامة عند إشارات المرور من خلال اللوحات الإعلانية السينمائية.										
٩. استثمار مراكز الشباب والنوادي الثقافية والرياضية لعقد الندوات التثقيفية المرورية.										
١٠. أشراك القطاع الخاص في الحملات التوعية المرورية من خلال الدعم المادي والمعنوي.										
١١. تقديم النصح والإرشاد والتوجيه أولا للمخالفين قبل تحرير المخالفة.										
١٢. عرض الإرشادات التوعوية المرورية من خلال فواتير الكهرباء بالتعاون مع شركة الكهرباء.										
١٣. عرض الإرشادات التوعوية المرورية من خلال فواتير الهاتف الثابت والمحمول بالتعاون مع شركة الاتصالات السعودية.										
١٤. مشاركة عدد من رموز الفكر والعلم الشرعي والثقافة الإسلامية بمحاضرات في الحملات التوعية المرورية.										
١٥. تخصيص حملات توعية مرورية مستمرة كل شهر عن موضوع معين مثل (حزام الأمان، المكابح، الإطارات، الفحص الدوري، .....).										
١٦. وضع اللوحات الإرشادية في أماكن واضحة وتغطي جميع الطرق.										

(درجة الممارسة) تدل على مستوى الأداء الفعلي الممارس للاستراتيجية على الواقع للحد من ارتكاب المخالفات المرورية من وجهة نظرك.					استراتيجيات إدارة المرور لمواجهة المخالفات المرورية	(درجة الأهمية) تدل على ما مدى أهمية استخدام الاستراتيجية للحد من ارتكاب المخالفات المرورية من وجهة نظرك				
أبدا ١	نادرا ٢	أحيانا ٣	غالبا ٤	دائما ٥		غير مهمة جدا ١	قليلة الأهمية ٢	مهمة إلى حد ما ٣	مهمة ٤	مهمة جدا ٥
					١٧. استغلال المدارس من خلال النشاط المدرسي لنشر الثقافة المرورية في مراحل التعليم العام.					
					١٨. حشد التأييد لبرامج السلامة المرورية من خلال الجمعيات المدرسية (أصدقاء المرور ، جماعة المرور).					
					١٩. استثمار الأنشطة الجامعية (الجوالة) لنشر الثقافة المرورية بين أفراد المجتمع الجامعي.					
					٢٠. التركيز على أنشطة الصفوف الأولى من الابتدائية لغرس الثقافة المرورية للوصول إلي جيل قادم مدرك وواعي بالسلامة المرورية.					
					٢١. عقد برامج عن السلامة المرورية في المدارس خلال العام الدراسي.					
					٢٢. تزويد المدارس بالإحصاء المروري للحوادث والمخالفات المرورية والأبحاث ذات العلاقة بالسلامة المرورية.					
					٢٣. عرض أسس السلامة المرورية كبرامج تعليمية للأطفال بأسلوب شيق من خلال أفلام الكرتون والرسوم المتحركة.					
					٢٤. عرض برامج مسرحية ودرامية قصيرة تبث في الإذاعة والتلفزيون عن الثقافة المرورية من خلال التعاون مع وزارة الثقافة والأعلام					
					٢٥. اعداد برامج مسابقات عن الثقافة المرورية في التجمعات الرياضية ويرصد لها جوائز.					
					٢٦. أقامة يوم مفتوح لبرامج تدريبية عن الثقافة المرورية تقدم من خلال مدارس تعليم القيادة.					
					٢٧. عرض برامج مثيرة وشيقة عن أنظمة ولوائح المرور الإشارات الإرشادية عبر القنوات الفضائية.					
					٢٨. إجراء اختبارات شاملة للحصول على رخصة القيادة فيما يتعلق بالإشارات المرورية وأجزاء المركبة والقيادة.					
					٢٩. تضمين الاختبارات النظرية بأسئلة عن كيفية التصرف بالقيادة في الظروف البيئية المختلفة.					
					٣٠. تضمين مواد تعليم القيادة بالأحكام الشرعية الإسلامية للمخالفات المرورية، وما ينتج عنها من إتلاف في الأموال والأنفس والممتلكات.					
					٣١. التدريب على القيادة لطالب الرخصة داخل المدن بمحاذير من خلال وضع لافتات (تحت التدريب) فوق المركبة بوجهين أمامي وخلفي.					
					٣٢. تقديم برامج تأهيلية لمن يتقدم لتجديد رخصة القيادة من خلال وضع اختبارات كتابية عن الأنظمة واللوائح المرورية.					
					٣٣. تجديد وتطوير مستمر لبرامج الامتحانات للحصول على رخصة القيادة.					
					٣٤. تأهيل وتطوير رجال المرور باستمرار عن كيفية التعامل والتصرف في المواقف المختلفة للمخالفين.					
					٣٥. يقوم رجل المرور بتوضيح السلوكيات الخاطئة التي يرتكبها المخالف.					

(درجة الممارسة) تدل على مستوى الأداء الفعلي الممارس للاستراتيجية على الواقع للحد من ارتكاب المخالفات المرورية من وجهة نظرك.					استراتيجيات إدارة المرور لمواجهة المخالفات المرورية	(درجة الأهمية) تدل على ما مدى أهمية استخدام الاستراتيجية للحد من ارتكاب المخالفات المرورية من وجهة نظرك				
أبدا ١	نادرا ٢	أحيانا ٣	غالبا ٤	دائما ٥		غير مهمة جدا ١	قليلة الأهمية ٢	مهمة إلى حد ما ٣	مهمة ٤	مهمة جدا ٥
					٣٦. استحداث نظام بنك للمعلومات (شبكة حاسب آلي) داخل سيارات المرور للكشف عن المخالفات السابقة وأخذها في عين الاعتبار.					
					٣٧. القدرة على كشف المخالفات فور وقوعها يمنع من استفحال أو تجرؤ السائق على النظام.					
					٣٨. تطبيق النظام بعدالة وعدم الألتفات لأي مؤثرات أخرى تساهم في خفض المخالفات المرورية.					
					٣٩. تطبيق العقوبة الفورية المالية تسهم في خفض ارتكاب المخالفات المرورية وردع المتهورين والمراهقين.					
					٤٠. تطبيق العقوبة الفورية بالسجن تسهم في خفض ارتكاب المخالفات المرورية وردع المتهورين والمراهقين.					
					٤١. تطبيق مدة زمنية لدفع قيمة الغرامة المالية كأجراء رادع لمرتكب المخالفة.					
					٤٢. زيادة قيمة الغرامة المالية بنسبة مئوية عند عدم سداد المخالفة في الزمن المسموح به، لتقليل من ارتكاب المخالفات.					
					٤٣. سحب الرخصة تدريجيا لمدة زمنية في حالة تكرار المخالفات المرورية حتى الوصول إلى السحب النهائي.					
					٤٤. ربط استخراج أوراق الإصلاح بتسديد المخالفات.					
					٤٥. تقديم برامج مرورية لإعادة تأهيل من ثبتت مخالفته لقوانين المرور بصورة متكررة كعقوبة جزائية.					
					٤٦. حجز السيارة لفترة من الزمن عند تكرار المخالفات لدى السائق.					

❖ سؤال: أجب على الأسئلة التالية بوضع أشارة (✔) في المربع المتوافق مع أجابتك؟

- هل سبق أن ارتكبت مخالفة مرورية؟

☐ نعم　　☐ لا

إذا كانت الإجابة (بنعم) فكم عدد المرات التي ارتكبت فيها مخالفات مرورية

☐ مرة واحد　　☐ مرتين　　☐ ثلاث مرات فأكثر

- هل سبق وأن تم دفعك لغرامة مالية بسبب مخالفة مرورية؟

☐ نعم　　☐ لا

- هل سبق وأن تم إيقاف أو سحب عربتك بسبب مخالفة مرورية؟

☐ نعم　　☐ لا

- هل سبق وأن تم إيقافكم شخصيا في دائرة التوقيف بسبب مخالفة مرورية؟

☐ نعم　　☐ لا

❖ سؤال: رتب العقوبات حسب الأولويات من وجهة نظرك للحد من ارتكاب المخالفات المرورية بوضع رقم متسلسل أمام كل عبارة من ١ إلى ٥ بين القوسين كما في المثال؟

مع ملاحظة : أن اختيارك لرقم (١) يعني الأهمية القصوى لنوع العقوبة للحد من المخالفات المرورية ورقم (٢) الأهمية الأقل وهكذا.

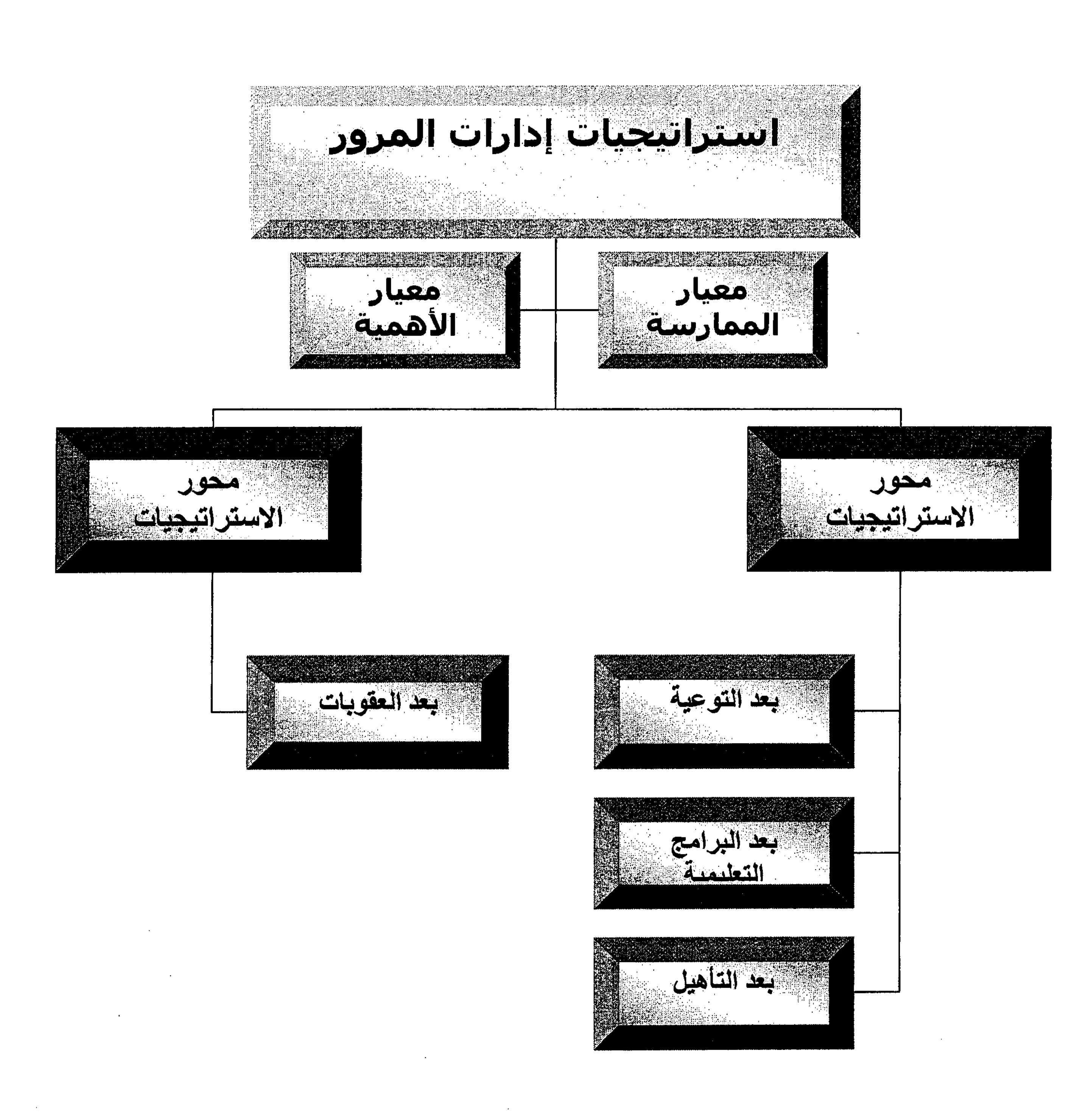
- (___) التوقيف للمخالف " السجن ".
- (___) الغرامة المالية.
- (___) حجز السيارة " المركبة ".
- (___) سحب رخصة القيادة تدريجيا.
- (___) أعادة التأهيل للسائق بدورات تدريبية في القيادة المرورية.

(٣) التوقيف للمخالف " السجن ".
(٢) الغرامة المالية.
(٥) حجز السيارة " المركبة ".
(٤) سحب رخصة القيادة تدريجيا.

ولكم منا جزيل الشكر بعد شكر الله سبحانه وتعالى لإتاحة الفرصة لنا لأخذ آرائكم

الباحث

التخطيط لواقع وأهمية استراتيجيات إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية



ملحق رقم (٦)

بيان أسماء محكمي الاستبانة

أسماء محكمي الاستبانة

العدد	الإســــــــم	مكان العمل
١.	د. علي بن عبدالله بدري الزهراني	جامعة أم القرى ، كلية التربية ، رئيس قسم الإدارة التربوية والتخطيط
٢.	د. محمد عابد الدوسري	جامعة أم القرى ، كلية التربية ، قسم الإدارة التربوية والتخطيط
٣.	د. عبدالله الحميدي	جامعة أم القرى ، كلية التربية ، قسم الإدارة التربوية والتخطيط
٤.	د. علي عبد ربه	جامعة أم القرى ، كلية التربية ، قسم الإدارة التربوية والتخطيط
٥.	د. فواز الدهاس	جامعة أم القرى ، كلية العلوم الاجتماعية ، قسم التاريخ
٦.	د. ربيع سيد طه	جامعة أم القرى ، كلية التربية ، قسم علم النفس
٧.	د. تركي بن يحيى الثبيتي	جامعة أم القرى ، كلية الشريعة ، قسم الفقه والأصول
٨.	د. عوض معيوض الجميعي	جامعة أم القرى ، كلية اللغة العربية ، قسم البلاغة
٩.	د. محمد صالح جان	جامعة أم القرى، كلية التربية، قسم المناهج وطرق التدريس
١٠.	د. على جابر الثبيتي	كلية المعلمين بمكة المكرمة ، قسم اللغة العربية
١١.	د. على حامد الثبيتي	كلية المعلمين بالطائف ، قسم التربية وعلم النفس
١٢.	د. شوقي الزهرة	كلية المعلمين بمكة المكرمة ، قسم اللغة العربية
١٣.	د. محمد حسن	جامعة أم القرى، كلية التربية، قسم علم النفس
١٤.	د. يوسف سعد عبدالكريم	كلية المعلمين بمكة المكرمة ، قسم اللغة العربية
١٥.	د. يوسف سليمان الطاهر	كلية المعلمين بمكة المكرمة ، قسم التربية وعلم النفس
١٦.	أ. على سعيد ضاوي	مساعد مدير فرع معهد الإدارة بجدة
١٧.	أ. سعد العمري	عضو هيئة تدريس بفرع معهد الإدارة بجدة
١٨.	أ. سعود الخماش	عضو هيئة تدريس بفرع معهد الإدارة بجدة
١٩.	أ. سعد الحارثي	عضو هيئة تدريس بفرع معهد الإدارة بجدة
٢٠.	أ. طلال طوله	عضو هيئة تدريس بفرع معهد الإدارة بجدة

٢١.	لواء/ محمد سعيد الحارثي	مدير شرطة العاصمة المقدسة
٢٢.	العميد/ مشعل سالم الحازمي	المستشار بمكتب مدير الأمن العام
٢٣.	العميد / د. محمد البنيان	شرطة العاصمة المقدسة / مدير شعبة المتابعة
٢٤.	العقيد/ احمد ناشي العتيبي	مدير مرور العاصمة المقدسة
٢٥.	العقيد/ حامد محمد الرقيب	مساعد مدير مرور العاصمة المقدسة
٢٦.	العقيد/ خالد بن عبدالله الدهاس	شرطة العاصمة المقدسة ، شعبة المتابعة
٢٧.	العقيد / شاهر الأنصاري	شرطة العاصمة المقدسة ، شعبة الشئون الإدارية
٢٨.	العقيد / عبدالفتاح جيزاني	شرطة العاصمة المقدسة ، شعبة المتابعة
٢٩.	العقيد / مساعد خاطر الزهراني	شرطة العاصمة المقدسة ، شئون الضباط
٣٠.	العقيد سلطان العصيمي	شرطة العاصمة المقدسة ، شعبة المتابعة
٣١.	المقدم / د. مرضي المالكي	مرور العاصمة المقدسة ، شعبة الدراسات
٣٢.	المقدم/ عبدالله سعد القثامي	مرور العاصمة المقدسة ، مدير شعبة الحوادث
٣٣.	المقدم/ سعيد صالح الغامدي	مدير فرع شئون الإمداد والتموين بمكة المكرمة
٣٤.	المقدم/ ضيف الله الغريبي	مرور العاصمة المقدسة ، مدير شعبة الرخص
٣٥.	المقدم/ مشعل المغربي	مرور العاصمة المقدسة ، مدير الشئون الإدارية
٣٦.	المقدم / محمد عوض الثبيتي	مرور الطائف ، مدير شعبة الحوادث بمحافظة الطائف
٣٧.	المقدم/ عبدالله عائض العسيري	مدير الصيانة المركزية بشئون الإمداد والتموين
٣٨.	الرائد/ سلمان الجميعي	مرور العاصمة المقدسة ، قائد السير بمرور العاصمة المقدسة
٣٩.	النقيب/ عبدالمحسن الميمان	سكرتير مدير شرطة العاصمة المقدسة
٤٠.	النقيب/ مساعد نامي العتيبي	الصيانة المركزية بفرع شئون الإمداد والتموين بمكة المكرمة

ملحق رقم (٧)

خطاب عميد معهد البحوث وإحياء التراث الإسلامي بخصوص عدم دراسة هذا الموضوع بجامعات المملكة .

بِسْمِ اللهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

المملكة العربية السعودية
وزارة التعليم العالي
جامعة أم القرى



الرقـــم : ....
التـــاريخ : ١٩/ ٤/ ١٤٢٥هـ
المشفوعات : ....

سعـــادة عميد كلية التربيه حفظه الله

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

بناء علي طلب من الطالب / محمد حامد سعد الثبيتي

من قسم الاداره التربوية والتخطيط ويرغب فيه إفادته عن بحث بعنوان :

(التخطيط لاستراتيجيات ادارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية)

والــذي اختاره لينال درجة الماجستير من جامعة ام القرى، يفيد معهد البحوث العلمية وإحياء التراث الإســلامي بــان هــذا البحــث لا يوجــد ضمن قاعدة البيانات المتوفرة بمركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية بالرياض.

وتقبلوا خالص تحياتي وتقديري

عميد معهد البحوث العلمية
وإحياء التراث الإسلامي



أ. د/ محمد بن حمزه السليماني

Umm AL - Qura University
Makkah Al Mukarramah P.O. Box 715
Cable Gameat Umm Al - Qura, Makkah
Telex 540026 Jammka SJ
Faxemely 5564560
Tel - 02 - 5574644 (10 Lines)

جامعة أم القرى
مكة المكرمة ص.ب : ٧١٥
برقيا : جامعة أم القرى مكة
تلكس عربي ٥٤٠٠٤١ م . ك جامعة
فاكسميلي : ٥٥٦٤٥٦٠
تليفون : ٥٥٧٤٦٤٤ - ٠٢ - (١٠ خطوط)

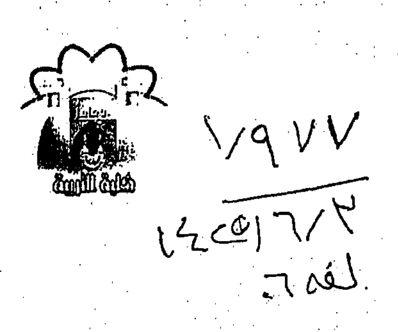
ملحق رقم (٨)

الخطابات الصادرة عن سعادة عميد كلية التربية بجامعة أم القرى إلى أصحاب السعادة مديري إدارات المرور في العاصمة المقدسة وجدة والطائف بخصوص تطبيق الاستبانه .

بسم الله الرحمن الرحيم



المملكة العربية السعودية
وزارة التعليم العالي
جامعة أم القرى
كلية التربية



١/٩٧٧
١٤٢٥/٦/٢
المشفوعات

سعادة مدير إدارة مرور العاصمة المقدسة حفظة الله

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته وبعد:

نفيدكم بأن الطالب / محمد حامد سعد الثبيتي، أحد طلبة الدراسات العليا لمرحلة الماجستير بقسم الإدارة التربوية والتخطيط بكلية التربية بجامعة أم القرى، ويحتاج إلى تطبيق الاستبانة الخاصة بدراسته على منسوبي إدارتكم من الضباط والأفراد، وعلى سائقي المركبات من المراجعين كلا من قسم الرخص، وقسم الجزاءات، ودائرة التوقيف وقسم السير وأي قسم ترونه مناسبا لخدمة هذا البحث.

والتي بعنوان:

< التخطيط لواقع ولأهمية استراتيجيات إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية >

أمل التكرم بمساعدة المذكور وتسهيل مهمته.

شاكرين لكم كريم تعاونكم.

وتقبلوا خالص تحياتي وتقديري

عميد كلية التربية بجامعة أم القرى

١٤٢٥/٦/٢

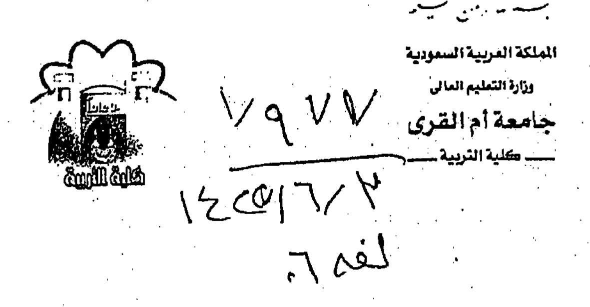
د. زهير أحمد على الكاظمي

جامعة أم القرى / مكة المكرمة ص.ب ٧١٥ / برقياً: جامعة أم القرى - مكة / فاكسميلي ٥٥٦٤٥٦٠-٠٢ - ٥٥٩٣٩٩٧-٠٢ / تليفون سنترال العزيزية: ٥٥٠١٠٠٠-٠٢ / العابدية: ٥٢٧٠٠٠٠-٠٢
Umm AL - Qura University / Makkah Al Mukarramah P.O.Box 715 / Cable Gameat Umm AL - Qura, Makkah / Faxamely : 02 - 5564560 , 02 - 5593997 / Tel Aziza : 02 - 5501000 , Abdiah : 02 - 5270000

بسم الله الرحمن الرحيم



المملكة العربية السعودية
وزارة التعليم العالي
جامعة أم القرى
كلية التربية



سعادة مدير إدارة مرور جدة حفظة الله

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته وبعد:

نفيدكم بأن الطالب / محمد حامد سعد الثبيتي، أحد طلبة الدراسات العليا لمرحلة الماجستير بقسم الإدارة التربوية والتخطيط بكلية التربية بجامعة أم القرى، ويحتاج إلى تطبيق الاستبانه الخاصة بدراسته على منسوبي إدارتكم من الضباط والأفراد، وعلى سائقي المركبات من المراجعين كلا من قسم الرخص، وقسم الجزاءات، ودائرة التوقيف وقسم السير وأي قسم ترونه مناسبا لخدمة هذا البحث.

والتي بعنوان:

< التخطيط لواقع ولأهمية استراتيجيات إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية >

أمل التكرم بمساعدة المذكور وتسهيل مهمته.

شاكرين لكم كريم تعاونكم.

وتقبلوا خالص تحياتي وتقديري

عميد كلية التربية بجامعة أم القرى

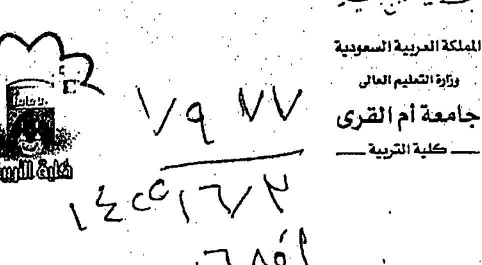
د. زهير أحمد على الكاظمي ٦/٢

جامعة أم القرى / مكة المكرمة ص.ب : ٧١٥ / برقياً : جامعة أم القرى - مكة / فاكسميلي : ٠٢٠٥٥٦٤٥٦٠ - ٠٢٠٥٥٩٣٩٩٧ / تليفون سنترال العزيزية : ٠٢٠٥٥٠١٠٠٠ / العابدية : ٠٢٠٥٢٧٠٠٠٠
Umm AL - Qura University / Makkah Al Mukarramah P.O.Box 715 / Cable Gamaat Umm AL - Qura, Makkah / Fasemely : 02 - 5564560 , 02 - 5593997 / Tel Azizia : 02 - 5501000 , Abdiah : 02 - 5270000

بسم الله الرحمن الرحيم

المملكة العربية السعودية
وزارة التعليم العالي
جامعة أم القرى
كلية التربية





سعادة مدير إدارة مرور الطائف حفظة الله

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته وبعد:

نفيدكم بأن الطالب / محمد حامد سعد الثبيتي، أحد طلبة الدراسات العليا لمرحلة الماجستير بقسم الإدارة التربوية والتخطيط بكلية التربية بجامعة أم القرى، ويحتاج إلى تطبيق الاستبانه الخاصة بدراسته على منسوبي إدارتكم من الضباط والأفراد، وعلى سائقي المركبات من المراجعين كلا من قسم الرخص، وقسم الجزاءات، ودائرة التوقيف وقسم السير وأي قسم ترونه مناسبا لخدمة هذا البحث.

والتي بعنوان:

< التخطيط لواقع ولأهمية استراتيجيات إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية >

أمل التكرم بمساعدة المذكور وتسهيل مهمته.

شاكرين لكم كريم تعاونكم.

وتقبلوا خالص تحياتي وتقديري

عميد كلية التربية بجامعة أم القرى

د. زهير أحمد على الكاظمي

جامعة أم القرى / مكة المكرمة ص.ب: ٧١٥ / برقياً: جامعة أم القرى - مكة / فاكسميلي: ٠٢٠٥٥٦٤٥٦٠ ٠٢٠٥٥٩٣٩٩٧ / تليفون سنترال العزيزية: ٠٢٠٥٥٠١٠٠٠ / العابدية: ٠٢٥٢٧٠٠٠٠
Umm AL - Oura University / Makkah Al Mukarramah P.O.Box 715 / Cable Gamaat Umm AL - Oura, Makkah / Facsimily: 02 - 5564560, 02 - 5593997 / Tel Aziziz: 02 - 5501000, Abdiah: 02 - 5270000

ملحق رقم (٩)

الخطابات الخاص بإدارة مرور العاصمة المقدسة

الصادرة عن سعادة مدير إدارة المرور إلى مدراء

الشعب بإدارتهم بخصوص كيفية تطبيق الاستبانه .

النموذج موحد لجميع إدارات المرور بالعاصمة

المقدسة وجدة والطائف

الإدارة العامة للمرور
إدارة مرور العاصمة المقدسة
شعبة السلامة المرورية

الرقم : ١٧٩ / س / م
التاريخ : ١٠ / ٦ / ١٤٢٥ هـ
المشفوعات : ٣٥٠ نسخة

رئيس شعبة السير

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

الإشارة :

خطاب عميد كلية التربية بجامعة أم القرى رقم ٩٧٧ / ١ في ٣ / ٦ / ١٤٢٥هـ

الموضوع :

بشأن البحث المراد أعداده من قبل الباحث / محمد حامد الثبيتي أحد طلبة الدراسات العليا لمرحلة الماجستير بقسم الإدارة التربوية والتخطيط بكلية التربية بجامعة أم القرى بعنوان " التخطيط لاستراتيجيات إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية " ويحتاج إلى تطبيق الاستبانه الخاصة بدراسته على منسوبي إدارة المرور بالطائف من الضباط والأفراد وعلى سائقي المركبات من المراجعين في كلا من قسم الرخص ، وقسم الجزاءات ، والتوقيف والسير ..... الخ

المطلوب:

نرفق لكم بطيه عدد (٣٥٠) نسخة من الاستبانه المشار إليها ويكون توزيعها على النحو التالي:

أفراد شعبة السير	٣٠٠ نسخة	توزع على أفراد الفرق الميدانية بنسب متساوية
المراجعين من السائقين غير المعقبين	٥٠ نسخة	بواقع ١٠ استمارة كل يوم

لاعتماد توزيعها وفق ما أشير إليه ... وتجميعها بعد تعبئتها وبعثها إلى شعبة السلامة المرورية في موعد أقصاه ١٨ / ٦ / ١٤٢٥ هـ والاهتمام بذلك ودمتم ،،

مدير إدارة مرور العاصمة المقدسة / المكلف

عقيد/

حامد بن محمد الرقيب

الإدارة العامة للمرور
إدارة مرور العاصمة المقدسة
شعبة السلامة المرورية

الرقم : ١٨٠ / س / م
التاريخ : ١٠ / ٦ / ١٤٢٥ هـ
المشفوعات : ٧٠ نسخة

مدير قسم الحوادث

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

الإشارة :

خطاب عميد كلية التربية بجامعة أم القرى رقم ٩٧٧ / ١ في ٣ / ٦ / ١٤٢٥هـ

الموضوع :

بشأن البحث المراد أعداده من قبل الباحث / محمد حامد الثبيتي أحد طلبة الدراسات العليا لمرحلة الماجستير بقسم الإدارة التربوية والتخطيط بكلية التربية بجامعة أم القرى بعنوان " التخطيط لاستراتيجيات إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية " ويحتاج إلى تطبيق الاستبانه الخاصة بدراسته على منسوبي إدارة المرور بالطائف من الضباط والأفراد وعلى سائقي المركبات من المراجعين في كلا من قسم الرخص ، وقسم الجزاءات ، والتوقيف والسير ..... الخ

المطلوب:

نرفق لكم بطيه عدد (٧٠) نسخة من الاستبانه المشار إليها ويكون توزيعها على النحو التالي:

أفراد شعبة الحوادث	٢٠ نسخة	توزع على أفراد شعبة الحوادث
المراجعين من السائقين غير المعقبين	٥٠ نسخة	بواقع ١٠ استمارة كل يوم

لاعتماد توزيعها وفق ما أشير إليه ... وتجميعها بعد تعبئتها وبعثها إلى شعبة السلامة المرورية في موعد أقصاه ١٨ / ٦ / ١٤٢٥ هـ والاهتمام بذلك ودمتم ،،

مدير إدارة مرور العاصمة المقدسة / المكلف

عقيد/

حامد بن محمد الرقيب

الإدارة العامة للمرور
إدارة مرور العاصمة المقدسة
شعبة السلامة المرورية

الرقم : ١٨١ / س / م
التاريخ : ١٠ / ٦ / ١٤٢٥ هـ
المشفوعات : ١٨٠ نسخة

رئيس قسم الرخص

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

الإشارة :

خطاب عميد كلية التربية بجامعة أم القرى رقم ٩٧٧ / ١ في ٣ / ٦ / ١٤٢٥هـ

الموضوع :

بشأن البحث المراد أعداده من قبل الباحث / محمد حامد الثبيتي أحد طلبة الدراسات العليا لمرحلة الماجستير بقسم الإدارة التربوية والتخطيط بكلية التربية بجامعة أم القرى بعنوان " التخطيط لاستراتيجيات إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية " ويحتاج إلى تطبيق الاستبانه الخاصة بدراسته على منسوبي إدارة المرور بالطائف من الضباط والأفراد وعلى سائقي المركبات من المراجعين في كلا من قسم الرخص ، وقسم الجزاءات ، والتوقيف والسير ..... الخ

المطلوب:

نرفق لكم بطيه عدد (١٨٠) نسخة من الاستبانه المشار إليها ويكون توزيعها على النحو التالي:

أفراد شعبة الرخص	٣٠ نسخة	توزع على أفراد شعبة الرخص
المراجعين من السائقين غير المعقبين	١٥٠ نسخة	بواقع ٣٠ استمارة كل يوم

لاعتماد توزيعها وفق ما أشير إليه ... وتجميعها بعد تعبئتها وبعثها إلى شعبة السلامة المرورية في موعد أقصاه ١٨ / ٦ / ١٤٢٥ هـ والاهتمام بذلك ودمتم ،،

مدير إدارة مرور العاصمة المقدسة / المكلف

عقيد/

حامد بن محمد الرقيب

الإدارة العامة للمرور
إدارة مرور العاصمة المقدسة
شعبة السلامة المرورية

الرقم : ١٨٣ / س / م
التاريخ : ١٠ / ٦ / ١٤٢٥ هـ
المشفوعات : ٦٣ نسخة

رئيس شعبة الشئون الإدارية

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

الإشارة :

خطاب عميد كلية التربية بجامعة أم القرى رقم ٩٧٧ / ١ في ٣ / ٦ / ١٤٢٥هـ

الموضوع :

بشأن البحث المراد أعداده من قبل الباحث / محمد حامد الثبيتي أحد طلبة الدراسات العليا لمرحلة الماجستير بقسم الإدارة التربوية والتخطيط بكلية التربية بجامعة أم القرى بعنوان " التخطيط لاستراتيجيات إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية " ويحتاج إلى تطبيق الاستبانه الخاصة بدراسته على منسوبي إدارة المرور بالطائف من الضباط والأفراد وعلى سائقي المركبات من المراجعين في كلا من قسم الرخص ، وقسم الجزاءات ، والتوقيف والسير ..... الخ

المطلوب:

نرفق لكم بطيه عدد (٦٣) نسخة من الاستبانه المشار إليها ويكون توزيعها على النحو التالي

ضباط إدارة مرور العاصمة المقدسة	٤٣ نسخة	نسخة لكل ضابط
الأفراد الإداريين بإدارة مرور العاصمة المقدسة	٢٠ نسخة	نسخة لكل فرد

لاعتماد توزيعها وفق ما أشير إليه ... وتجميعها بعد تعبئتها وبعثها إلى شعبة السلامة المرورية في موعد أقصاه ١٨ / ٦ / ١٤٢٥ هـ والاهتمام بذلك ودمتم ،،

مدير إدارة مرور العاصمة المقدسة / المكلف

عقيد/

حامد بن محمد الرقيب

الإدارة العامة للمرور
إدارة مرور العاصمة المقدسة
شعبة السلامة المرورية

الرقم : ١٨٤ / س / م
التاريخ : ١٠ / ٦ / ١٤٢٥ هـ
المشفوعات : ٥٠ نسخة

رئيس قسم مرور الفحص الدوري

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

الإشارة :

خطاب عميد كلية التربية بجامعة أم القرى رقم ٩٧٧ / ١ في ٣ / ٦ / ١٤٢٥هـ

الموضوع :

بشأن البحث المراد أعداده من قبل الباحث / محمد حامد الثبيتي أحد طلبة الدراسات العليا لمرحلة الماجستير بقسم الإدارة التربوية والتخطيط بكلية التربية بجامعة أم القرى بعنوان " التخطيط لاستراتيجيات إدارات المرور لمواجهة المخالفات المرورية " ويحتاج إلى تطبيق الاستبانه الخاصة بدراسته على منسوبي إدارة المرور بالطائف من الضباط والأفراد وعلى سائقي المركبات من المراجعين في كلا من قسم الرخص ، وقسم الجزاءات ، والتوقيف والسير ..... الخ

المطلوب:

نرفق لكم بطيه عدد (٥٠) نسخة من الاستبانه المشار إليها ويكون توزيعها على النحو التالي:

المراجعين من السائقين غير المعقبين	٥٠ نسخة	بواقع ١٠ استمارة كل يوم

لاعتماد توزيعها وفق ما أشير إليه ... وتجميعها بعد تعبئتها وبعثها إلى شعبة السلامة المرورية في موعد أقصاه ١٨ / ٦ / ١٤٢٥ هـ والاهتمام بذلك ودمتم ،،

مدير إدارة مرور العاصمة المقدسة / المكلف
عقيد/
حامد بن محمد الرقيب